3 176 [illegible]3492 3
D

Der Krieg zur See 1914-1918

Herausgegeben vom Marine-Archiv

Kreuzerkrieg, Bd. 2.

E. S. Mittler & Sohn / Berlin SW.

Digitized by the Internet Archive
in 2013

http://archive.org/details/derkreuzerkriegi02raed

575918
18.1.54

Der Krieg zur See

1914—1918

Herausgegeben vom Marine-Archiv

Verantwortlicher Leiter der Bearbeitung:

E. v. Mantey

Vizeadmiral a. D., Dr. phil. h. c. der Universität Kiel

Vorstand des Marine-Archivs

Der Kreuzerkrieg in den ausländischen Gewässern

Zweiter Band

UNIVERSITY OF TORONTO

Mit zahlreichen Karten und Beilagen

Berlin 1923 / Verlag von E. S. Mittler & Sohn

Der Kreuzerkrieg in den ausländischen Gewässern

Bearbeitet von

E. Raeder

Kontreadmiral

Zweiter Band

Die Tätigkeit der Kleinen Kreuzer „Emden", „Königsberg" und „Karlsruhe"

Mit einem Anhang

Die Kriegsfahrt des Kleinen Kreuzers „Geier"

Mit zahlreichen Karten, Tabellen und Anlagen

Berlin 1923 / Verlag von E. S. Mittler & Sohn

D
581
R34
Bd. 2

Alle Rechte aus dem Gesetz vom 19. Juni 1901
sowie das Übersetzungsrecht sind vorbehalten.
Copyright 1921 by E. S. Mittler & Sohn, Berlin.

Vorwort.

Der zweite Band in der Reihe „Der Kreuzerkrieg in den ausländischen Gewässern" umfaßt die Kreuzerkriegführung im Indischen und Atlantischen Ozean durch die Kleinen Kreuzer „Emden", „Königsberg" und „Karlsruhe". In einem Anhang ist die Kriegsfahrt des Kleinen Kreuzers „Geier" dargestellt, der, einem veralteten Typ angehörend, für die moderne Kreuzerkriegführung kaum in Betracht kam.

Unter den deutschen Kleinen Kreuzern, die im Weltkriege abgetrennt von der Verbindung mit der Heimat, völlig auf sich selbst gestellt auf den Ozeanen Krieg geführt haben, stehen S. M. Schiffe „Emden" und „Karlsruhe" im Vordergrunde. Sie sind die klassischen Vertreter der deutschen Kreuzerkriegführung[1]) im Seekriege 1914—1918. Ihr Wirken wird für alle Zeiten vorbildlich, die Darstellung ihrer Tätigkeit ein Lehrbuch für die Kreuzerkriegführung auf den Ozeanen bleiben. — Die besonderen Verhältnisse, unter denen der Kleine Kreuzer „Königsberg" in den Krieg eintrat, ließen ihn in geringerem Grade an der Kreuzerkriegführung auf dem Ozean teilnehmen; sie ketteten ihn im Laufe der Monate immer enger an das deutsch-ostafrikanische Schutzgebiet, an dessen Verteidigung[2]) seine Besatzung in hervorragendem Maße teilnahm.

Allen diesen Kreuzern aber ist das eine gemeinsam, daß ihre Besatzungen, vom Kommandanten bis zum Matrosen und Heizer auf jeder, auch der scheinbar geringsten Gefechtsstation, wo sie mit dem Feinde in

[1]) Von der Kreuzerkriegführung der Hilfskreuzer („Kronprinz Wilhelm" usw.) und der maskierten Kriegsschiffe („Möwe", „Wolf" usw.) wird im III. Bande die Rede sein.

[2]) Die Teilnahme der Besatzungen S. M. Schiffe „Königsberg" und „Möwe" an den Landoperationen in Deutsch-Ostafrika wird in einem besonderen Bande bearbeitet.

Berührung traten, begeistert ihr Leben einsetzten für des Vaterlandes Ruhm und Ehre. In dieser Beziehung stellt sich der Endkampf S. M. Schiffe „Emden" und „Königsberg" gegen britische Übermacht würdig an die Seite der Kämpfe ihrer Schwesterschiffe in der Falkland-Schlacht.

Wenn somit der zweite Band, der den Kreuzerkrieg behandelt, in gleicher Weise wie der erste ein ehrendes Denkmal für heldenmütige deutsche Kreuzerbesatzungen einerseits, ein Buch der Erfahrungen des Kreuzerkrieges anderseits darstellt, so erfüllt er darüber hinaus noch einen weiteren Zweck. Die Kriegstätigkeit der deutschen Kreuzer auf den Ozeanen ist reich an Beispielen für die Ritterlichkeit der Kriegführung der deutschen Kommandanten und Offiziere und für die Disziplin und Menschlichkeit der deutschen Besatzungen. Entgegen der von den Feinden Deutschlands im Kriege und in der Nachkriegszeit in Szene gesetzten Lügenpropaganda haben selbst englische Schriftsteller dies auf Grund des vorliegenden Tatsachenmaterials anerkennen müssen. Dies geschieht z. B. durch Archibald Hurd in The Merchant Navy[1]) ausdrücklich mit Bezug auf die Besatzungen aller deutschen Kreuzer und Hilfskreuzer[2]). So ist der zweite Band des Kreuzerkrieges auch ein Glied in der Kette der Beweise für die Ritterlichkeit und Menschlichkeit der deutschen Seekriegführung, die allen Bestrebungen der Gegner zum Trotz die Wahrheit immer klarer zutage treten lassen.

Ferner enthält dieser Band wieder ein Beispiel für die brutale und unritterliche Handlungsweise britischer Seebefehlshaber, welches es in Verbindung mit den im ersten Band wiedergegebenen Fällen offenbar macht, daß es sich nicht um die Entgleisung einzelner Offiziere, sondern um einen in der britischen Marine vielfach geübten Brauch handelt.

Schließlich legen die Umstände, unter denen die einzelnen deutschen Kreuzer in den Krieg eintraten, in Verbindung mit dem Verhalten britischer Seestreitkräfte in der Zeit vor dem Kriegsausbruch deutlich Zeugnis

---

[1]) Vol. I, Seite 209.

[2]) Wenn A. Hurd noch glaubt, eine Einschränkung bezüglich der „Ereignisse späterer Zeiten", d. h. wohl hinsichtlich der Unterseebootskriegführung machen zu sollen, so sei demgegenüber auf das Zeugnis des amerikanischen Admirals Sims verwiesen, der im April 1923 ein gleiches Urteil wie A. Hurd grundsätzlich auch bezüglich der deutschen Unterseebootskriegführung aussprach.

dafür ab, wie wenig es sich auf deutscher Seite um einen von langer Hand planmäßig vorbereiteten Krieg handelte und wie auf englischer Seite schon längere Zeit vor Ausspruch der Kriegserklärung die feste Absicht bestand, unter allen Umständen an dem von der Entente gewollten Krieg teilzunehmen.

Der vorliegende Band wäre nicht vollständig gewesen, wenn nicht im Anschluß an die Tätigkeit der „Emden" auch die Heimfahrt des Landungszuges dieses Kreuzers, die Fahrt S. M. S. „Ayesha", sowie im Anschluß an die Operationen der „Karlsruhe" der Durchbruch des „Rio Negro" nach der Heimat Aufnahme gefunden hätte. Wenn auch in beiden Fällen von einer eigentlichen Kreuzerkriegstätigkeit nicht die Rede sein kann, so verdient doch das zähe und wagemutige Bestreben der beiden Besatzungsteile, nach Verlust des Schiffes unter allen Umständen Anschluß an eine fechtende deutsche Truppe, wenn möglich an die Marine in der Heimat, zu erreichen, für die Nachwelt im Geschichtswerk niedergelegt zu werden. Das gleiche gilt von der Kriegsfahrt S. M. S. „Geier" mit den energischen Versuchen, das alte Schiff solange wie möglich operationsfähig zu erhalten, um die Besatzung bei sich bietender Gelegenheit durch Indienststellung eines Hilfskreuzers für die Kriegführung weiterhin nutzbar zu machen.

Der Darstellung der Kreuzerkriegstätigkeit konnten in größerem Umfange als im ersten Bande dienstliche Berichte und Kriegstagebücher der einzelnen Kommandos zugrunde gelegt werden. Dazu kamen Berichte und Tagebücher einzelner Offiziere und Dampferkapitäne sowie solche der Auslandsetappen. Den Kommandanten S. M. Schiffe „Emden" und „Königsberg" hat die Bearbeitung vorgelegen, ersterem wenige Monate vor seinem zu frühen Hinscheiden. Von dem durch den Gegner veröffentlichten Material konnten die beiden ersten Bände von Corbett, Naval Operations, ferner C. E. Fayle, Seaborne Trade, Vol. I., The Cruiser Period und A. Hurd, The Merchant Navy, Vol. I berücksichtigt werden. Die Darstellung der wirtschaftlichen Verhältnisse folgt vielfach den Ausführungen von C. E. Fayle in Seaborne Trade.

Hell leuchtet aus den Berichten über die Geschehnisse der Kreuzerkriegführung auch im zweiten Bande das Verdienst der deutschen Handelsmarine hervor um die Unterstützung der Auslandskreuzer durch tatkräftige und

verständnisvolle Mitarbeit; in gleicher Weise dasjenige zahlreicher Auslandsdeutscher, die sich in aufopfernder Weise die Versorgung der Kreuzer mit Material und mit Nachrichten zur Aufgabe gemacht hatten, deren Namen aber aus den im ersten Bande erwähnten Gründen auch hier ungenannt bleiben sollen.

Möge auch dieser Band seine Aufgabe erfüllen, durch den Bericht über treue deutsche Pflichterfüllung und Aufopferung im Dienste des Vaterlandes beizutragen zur Gesundung des deutschen Volkes!

Im Mai 1923.

Inhalt.

Seite

Vorwort . . . . . V—VIII

I. S. M. S. „Emden“ . . . . . 1—121

1. **Die strategischen Verhältnisse im Indischen Ozean** . . . . . 1—4
   Auffassung des Kommandanten S. M. S. „Emden“ betreffend den Befehl des Chefs des Kreuzergeschwaders über Kreuzerkriegführung. — Kohlenversorgung, Ankerplätze, feindliche Gegenwirkung, Angriffsobjekte im Indischen Ozean.

2. **Der Durchbruch nach dem Indischen Ozean** . . . . . 4—12
   Maßnahmen zur Kohlenersparnis. — Anlaufen der Palau-Inseln und von Angaur. — Zusammentreffen mit „Prinzeß Alice“. — Zusammentreffen mit S. M. S. „Geier“. — Anlaufen von Jampea, Zusammentreffen mit dem holländischen Linienschiff „Tromp“. — Kohlenübernahme im Langinni-Hafen am 4./5. September 1914. — Die Methode der Kohlenzufuhr.

3. **Kreuzerkriegführung im Indischen Ozean vom 5. September bis zum 20. Oktober 1914** . . . . . 13—50

   Der Handelsverkehr im Indischen Ozean im August-September 1914 . . . . . 13—16
   Einfluß des Kriegsausbruchs auf die wirtschaftlichen Verhältnisse, auf Handel und Schiffahrt in Indien.

   Handelskrieg im Golf von Bengalen . . . . . 16—23
   Handelskrieg auf der Straße Colombo—Calcutta. — Aufbringung von „Pontoporos“, „Indus“, „Lovat“, „Kabinga“, „Killin“, „Diplomat“. — Anhalten des „Loredano“. — Handelskrieg auf der Straße Madras—Calcutta. — Aufbringung von „Trabboch“ und „Clan Matheson“. — Kohlenübernahme auf See am 16. September 1914. — Erscheinen vor Rangoon. — Anhalten von „Dovre“.

   Das Einsetzen der britischen Gegenwirkung . . 23—25
   Wirkung der Handelskriegführung auf Schiffahrt und Handel. — Maßnahmen der Gegner zur Verfolgung der „Emden“ im Indischen Ozean.

   Die Beschießung von Madras . . . . . 25—31
   Kohlenübernahme auf See am 19. September 1914. — Durchführung der Beschießung am 22. September. — Wirkung der Beschießung auf die indische Bevölkerung. — Die feindliche Gegenwirkung.

   Handelskrieg westlich Colombo . . . . . 31—37
   Der Anmarsch. — Aufbringung von „King Lud“, „Tymeric“, „Gryfevale“, „Buresk“, „Ribera“, „Foyle“. — Anhalten des „Djocja“. — Wirkung der Handelskriegserfolge auf Handel und Schiffahrt. — Feindliche Gegenmaßnahmen.

Seite

Aufenthalt bei den Malediven und dem Chagos-Archipel . . . . . 37—41

Kohlenübernahme beim Felidu-Atoll am 29. September 1914. — Entlassung von „Markomannia“ nach Simaloer. — Aufbringung von „Markomannia“ und „Pontoporos“ bei Simaloer durch „Yarmouth“. — Kreuzen auf den Dampferwegen beim Chagos-Archipel. — Kohlenübernahme bei Diego Garcia am 9./10. Oktober 1914.

Erneute Handelskriegführung westlich Colombo 41—50

Kohlenübernahme beim Tiladum-Mati-Atoll am 15. Oktober. — Ansteuern von Minikoi. — Aufbringung von „Clan Grant“, „Ponrabbel“, „Benmohr“, „Troilus“, „St. Egbert“, „Exford“, „Chilkana“. — Wirkung der neuen Erfolge auf Handel und Schiffahrt und auf die indische Bevölkerung. — Die feindliche Gegenwirkung.

4. **Unternehmung gegen Penang-Hafen** . . . . . 50—62

Kohlenübernahme in Nankauri-Hafen am 26. Oktober 1914. — Vernichtung des „Schemtschug“ am 28. Oktober. — Anhalten des „Glenturret“. — Vernichtung des „Mousquet“. — Rettung der Überlebenden des „Mousquet“. — Ihre Abgabe an „Newburn“. — Kohlenübernahme bei Nord Pageh am 2. November 1914. — Urteil des russischen Kriegsgerichts über den Kommandanten des „Schemtschug“. — Urteil eines Augenzeugen über das Verhalten der französischen Torpedoboote in Penang-Hafen. — Wirkung des Überfalls auf die Handels- und Verkehrskreise in Indien. — Maßnahmen der Gegner.

5. **Unternehmung gegen die Cocos-Inseln** . . . . . 62—82

Beweggründe für die Unternehmung. — Feindlicher Funkspruchverkehr. — Verschiebung der Unternehmung auf den 9. November. — Ausführung der Landung auf Direction Island. — Funkspruchmeldung der Inselstation. — Entsendung der „Sydney“ von der australisch-neuseeländischen Transportflotte.

Das Gefecht S. M. S. „Emden“ mit dem australischen Kreuzer „Sydney“ . . . . . 70—82

Das Artilleriegefecht. — Feuerüberlegenheit der „Sydney“. — Versuche S. M. S. „Emden“, die Torpedowaffe zum Tragen zu bringen. — Auflaufen der gefechtsunfähigen „Emden“ auf Nord-Keeling-Riff. — Treffer auf „Sydney“. — Versenkung des „Buresk“ durch seine Besatzung. — Erneute Beschießung der wehrlosen Besatzung auf dem Wrack S. M. S. „Emden“ durch „Sydney“. — Bergung der „Emden“-Besatzung. — Verluste S. M. S. „Emden“.

6. **Rückblick auf die Tätigkeit S. M. S. „Emden“. Kreuzerkriegserfahrungen** . . . . . 82—101

Die Erfolge im Kreuzerkrieg . . . . . 82—87

Würdigung der Tätigkeit des Kommandanten S. M. S. „Emden“. — Zusammenstellung der Kreuzerkriegserfolge S. M. S. „Emden“.

Die Durchführung des Kreuzerkrieges . . . . . 87—101

Kohlenversorgung. — Begleitdampfer. — Ausnutzung der Prisen. — Behandlung der Besatzungen aufgebrachter Schiffe. — Die Technik der Auf-

Seite

bringung von Handelsschiffen. — Fortschaffung der Besatzung aufgebrachter Schiffe. — Militärische Unternehmungen im Kreuzerkriege. — Der Angriff auf die Kabel- und Funkenstation. — Das Gefecht S. M. S. „Emden" mit „Sydney". — Die Brutalität des „Sydney"-Kommandanten.

„Emden"-Anlage A: Der Schiffsstab S. M. S. „Emden" 102

„Emden"-Anlage B: Die Maschinenanlage S. M. S. „Emden" während des Kreuzerkrieges . . . . . 103—106

„Emden"-Anlage C: Das Schicksal des Landungszuges S. M. S. „Emden" 107—121
Fahrt S. M. S. „Ayesha". — Fahrt auf „Choising". — Landung in Hodeida. — Marsch und Fahrt nach Konstantinopel.

II. S. M. S. „Königsberg" . . . . . 122—210

1. **Strategisches** . . . . . 122—124
Operationsbefehl und Erläuterungen des Admiralstabes. — Mobilmachungsbestimmungen der Ostafrikanischen Station. — Feindliche Gegenwirkung. — Nachrichtenverbindung.

2. **Die Spannungsperiode und die Mobilmachung der Hilfsmittel der Ostafrikanischen Station** . . . . . 124—131
Zuspitzung der politischen Lage Ende Juli 1914. — Mobilmachungsvorbereitungen. — Abfahrt S. M. S. „Königsberg" von Daressalam. — Begleitdampfer. — Die Hilfskreuzerfrage. — Sperrung des Hafens von Daressalam. — Abtransport der „Möwe"-Besatzung nach dem Innern. — Sprengung S. M. S. „Möwe".

3. **Kreuzerkriegführung im Indischen Ozean** . . . . . 132—150
Zusammentreffen S. M. S. „Königsberg" mit dem Kap-Geschwader vor Daressalam am 31. Juli 1914. — Abschütteln der Fühlunghalter. — Feindliche Handlungen der englischen Kreuzer vor Kriegsausbruch. — Die Kongo-Akte. — Beschießung der Funkenstation vor Daressalam am 8. August. — Beschießung von Bagamojo. — Marsch S. M. S. „Königsberg" nach dem Golf von Aden. — Zusammentreffen mit „Zieten" und „Goldenfels". — Aufbringung der „City of Winchester". — Anlaufen von Bender Burum; Zusammentreffen mit „Ostmark". — Kohlenübernahme aus „Goldenfels" bei Soda. — Ausrüstung des „Zieten" und Bekohlung der „Königsberg" aus der „City of Winchester" bei Hallanija. — Eintreffen der „Somali". — Marsch nach Ras Hafun-Nordhafen. — Kohlenübernahme aus „Somali". — Marsch nach Madagaskar. — Einlaufen in Majunga. — Kohlenübernahme aus „Somali" bei Aldabra. — Einlaufen in den Rufiji.

4. **Die Ausrüstung S. M. S. „Königsberg" im Rufiji und die Vernichtung des britischen Kreuzers „Pegasus" vor Sansibar** . . . . . 150—159
Ausrüstung im Rufiji. — Einlaufen nach Sansibar-Reede am 20. September. — Vernichtung des „Pegasus" durch Artilleriefeuer. — Beschießung der Funkenstation von Sansibar. — Wirkung der Beschießung auf die Bevölkerung von Sansibar. — Rückkehr in den Rufiji.

5. **Die Feststellung der „Königsberg" und ihre Blockierung im Rufiji-Delta** 159—190
Wirkung des Überfalls von Sansibar auf die englische Seekriegführung. — Vergebliche Versuche der englischen Seestreitkräfte, „Königsberg" festzu-

Seite

stellen. — Auffindung der „Königsberg" am 30. Oktober. — Blockierung des Kreuzers im Rufiji. — Verteidigung des Mündungsgebietes des Rufiji durch die Abteilung „Delta". — Beschießung der deutschen Stellungen durch englische Kreuzer Anfang November. — Verlegung des Ankerplatzes. — Die navigatorischen Verhältnisse auf dem Rufiji. — Vermessungsarbeiten. — Sperrversuch der Engländer am 10. November. — Flugzeugaufklärung der Engländer. — Beschießung von Daressalam am 28. und 30. November. — Schriftwechsel über die Beschießung. — Gewaltsame Erkundung der Mündungen durch den Gegner. — Besetzung von Mafia durch den Gegner. — Erkundung der Sfimba-Uranga-Mündung durch „Adjutant". — Seine Wegnahme durch die Abteilung „Delta". — Englische Blockadeerklärung. — Entsendung des Hilfsschiffes „Rubens" aus der Heimat. — Ankunft des Hilfsschiffes „Rubens". — Der Gegner im Besitz der deutschen Chiffriermittel. — Das Feldlazarett Neustieten. — Unterstützung der Schutztruppe.

6. **Der Endkampf S. M. S. „Königsberg"** . . . . . 190—206

Anzeichen eines baldigen feindlichen Angriffs. — Die Tätigkeit feindlicher Flugzeuge. — Britische Scheinlandung bei Daressalam. — Die Angriffe auf „Königsberg" am 6. und 11. Juli 1915. — Bericht des britischen Geschwaderchefs. — Der deutsche Bericht über den Kampf vom 6. und 11. Juli. — Bericht eines englischen Offiziers. — Bergung der Geschütze S. M. S. „Königsberg". — Abmarsch der Besatzung nach Daressalam.

7. **Rückblick auf die Tätigkeit S. M. S. „Königsberg"** . . . . . 206—210

Die ungünstigen Verhältnisse bzgl. der Kohlenversorgung. — Die Wetterverhältnisse im Golf von Aden. — Das Mißlingen des Vorstoßes nach Madagaskar. — Der militärische Erfolg: Vernichtung des „Pegasus". — Die Festlegung im Rufiji. — Die Wirkung der Tätigkeit S. M. S. „Königsberg" auf den feindlichen Handel und auf die strategischen Maßnahmen der Gegner. — Der Schlußkampf. — Die Tätigkeit der Abteilung „Delta".

„Königsberg"-Anlage A: . . . . . 211—212

1. **Der Schiffsstab S. M. S. „Königsberg"** 211
2. **Der Schiffsstab S. M. S. „Möwe"** 211
3. **Der Ablösungstransport 1914 S. M. S. „Planet"** 212

III. S. M. S. „Karlsruhe" . . . . . 213—332

1. **Die wirtschaftlichen und strategischen Grundlagen für den Kreuzerkrieg im Atlantischen Ozean** . . . . . 213—229

Die nordatlantischen Seewege. — Der nordatlantische Handel. — Die Caraibischen Seewege. — Hauptangriffspunkte im Nordatlantik. — Die südatlantischen Handelsstraßen. — Die Seestreitkräfte der Gegner im Atlantischen Ozean. — Erläuterungen des Admiralstabes der Marine zum Operationsbefehl des Kaisers. — Mobilmachungsbestimmungen für den Atlantischen Ozean.

Die atlantischen Etappen . . . . . 222—229

Etappe New York. — Etappe Westindien. — Etappe Brasilien. — Etappe Westafrika.

Seite

2. **S. M. S. „Karlsruhe" bis zum Kriegsausbruch** . . . . . 229—237

Die Mobilmachung der atlantischen Etappen.

Nachrichtenverkehr mit den Etappen und mit dem Admiralstab in der Spannungsperiode. — Die Kriegserklärungen. — Vorstoß durch die Florida-Straße.

3. **Die Operationen S. M. S. „Karlsruhe" im Mittelatlantik (5. bis 30. August 1914)** . . . . . 237—260

Die Ausrüstung des „Kronprinz Wilhelm" als Hilfskreuzer und die feindliche Gegenwirkung . . . . 237—248

Zusammentreffen mit „Kronprinz Wilhelm". — Ausrüstung des Hilfskreuzers. — Jagd durch „Suffolk". — Entschluß, Newport News anzulaufen. — Nachtgefecht mit „Bristol". — Knappes Entkommen aus der Einkreisung. — Überlegungen über die Durchführbarkeit der Kohlenergänzung.

Die Kohlenergänzung in San Juan de Puertorico und Curaçao . . . . . 248—255

Einlaufen in San Juan de Puertorico. — Kohlenergänzung. — Erstattung von Meldungen. — Marsch nach Curaçao. — Haltung der holländischen Behörden. — Kohlenergänzung.

Der Anmarsch zum Operationsgebiet . . . . . 255—260

Aufsuchen der Testigos-Inseln. — Zusammentreffen mit „Patagonia". — Aufbringung von „Bowes Castle". — Kohlenübernahme bei der Maraca-Insel. — Kohlenübernahme bei den São João-Inseln.

4. **Kreuzerkriegführung an der südamerikanischen Ostküste** . . . . . 260—308

Die wirtschaftliche und strategische Lage an der südamerikanischen Ostküste nach Kriegsausbruch . . 260—264

Die wirtschaftliche Lage in Brasilien und Argentinien vor und bei Kriegsausbruch. — Einfluß auf die Schiffahrt. — Die weitere wirtschaftliche Entwicklung. — Einfluß der Operationen deutscher Seestreitkräfte. — Die englische Gegenwirkung.

Kreuzerkriegführung vom 31. August bis zum 24. Oktober 1914 . . . . . 264—297

Aufbringung von „Strathroy". — Versammlung der Hilfsschiffe bei Rocas Riff. — Verteilung der Hilfsschiffe. — Aufbringung von „Maple Branch". — Feindlicher Funkenverkehr. — Nachrichten über Bewegungen deutscher und feindlicher Seestreitkräfte. — Kohlenübernahme bei Lavandeira Riff am 7./8. September. — Auf der Suche nach feindlichen Handelsschiffen. — Telegramm des Admiralstabes. — Aufbringung von „Highland Hope". — Aufbringung von „Indrani". — Kohlenergänzung bei Lavandeira am 18. und 19. September. — Aufbringung von „Maria", „Cornish City", „Rio Iguassu". — Instandsetzung von Maschinen- und Kesselanlage. — Kohlenergänzung bei Lavandeira am 30. September/1. Oktober. — Nachrichtenübermittlung durch „Holger". — Neue Festlegung der Treffpunkte. — Auf-

Seite

bringung von „Farn", „Niceto de Larrinaga", „Lynrowan", „Cervantes", „Pruth" und „Condor". — Entlassung der „Crefeld" mit den Besatzungen der Prisen. — Kohlenergänzung bei Lavandeira am 15./16. Oktober. — Aufbringung von „Glanton" und „Hurstdale".

Kreuzerkriegführung vom 24. Oktober bis zum 4. November 1914. Untergang S. M. S. „Karlsruhe" . . 297—308

Überlegungen betreffend den Wechsel des Operationsgebietes. — Anweisungen an die Hilfsschiffe. — Die feindliche Gegenwirkung. — Aufbringung des „Van Dyck". — Entlassung von „Asuncion" nach Para. — Anhaltung des „Royal Sceptre". — Kohlenergänzung bei den São João-Inseln am 29./30. Oktober, bei Maraca am 1. November. — Marsch nach Westindien. — Untergang S. M. S. „Karlsruhe".

5. **Rückblick auf die Erfolge S. M. S. „Karlsruhe". Erfahrungen im Kreuzerkrieg** . . . . . 308—322

Die Erfolge im Kreuzerkrieg . . . . . 308—312

Zusammenstellung der aufgebrachten Dampfer. — Wirtschaftlicher Erfolg. — Militärischer Erfolg.

Die Durchführung des Kreuzerkrieges . . . . . 312—322

Ausnutzung der Friedensvorarbeit. — Begleitschiffe. — Kohlen- und Heizölergänzung. — Ergänzung der Vorräte. — Behandlung der Besatzungen der Prisen. — Ausrüstung der Begleitschiffe. — Reserveoffiziere. — Funkspruchverkehr. — Ausrüstung des Handelskreuzers. — „Emden" und „Karlsruhe".

„Karlsruhe"-Anlage A: Der Schiffsstab S. M. S. „Karlsruhe" . . 323

„Karlsruhe"-Anlage B: Die Heimreise der „Karlsruhe"-Besatzung auf „Rio Negro" . . . . . 324—332

Kohlenübernahme aus „Indrani" bei den Testigos-Inseln am 7./9. November. — Kreuzen der atlantischen Handelsstraßen. — Beobachtung des Funkenverkehrs. — Durchbruch durch die Bewachungslinie Island—Färöer. — Anlaufen von Aalesund. — Fahrt nach Frederikshavn und Helsingör. — Ankunft in der Ostsee. — Internierung.

Anhang. Die Kriegsfahrt S. M. S. „Geier" während des Weltkrieges . . . . . 333—361

Ankunft in Singapore am 25. Juli 1914. — Nachrichten über die politische Lage. — Abfahrt am 29. Juli. — Eingang der Nachrichten über die Zuspitzung der politischen Lage und der Kriegserklärungen. — Zusammentreffen mit „Elmshorn" und „Bochum" bei Jampea. — Kohlenergänzung bei Peleng. — Anlaufen von Offak-Hafen. — Zusammentreffen mit „Emden". — Zusammentreffen mit „Tsingtau" und „Lockfun" bei Angaur, mit „Lloyd" in Malakal-Hafen. — Anlaufen der Admiralitäts-Inseln, von Neu-Hannover und Neu-Mecklenburg. — Kohlenergänzung bei Kusaie. — Fest-

Seite

legung des „Southport". — Ankunft im Majuro-Atoll. — Instandsetzung bei den Romanzoff-Inseln. — Kohlenübernahme bei Johnston-Insel. — Entschluß, San Francisco zu erreichen. — Kreuzfahrt bei den Hawaii-Inseln. — Einlaufen in Honolulu zur Instandsetzung. — Neutralitätsbruch der Marconi-Station. — Bewachung durch japanische Schiffe. — Neutralitätswidriges Verhalten der Japaner. — Heimsendung von Personal S. M. S. „Geier". — Internierung S. M. S. „Geier". — Abbruch der diplomatischen Beziehungen zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten. — Unbrauchbarmachung von Maschinen und Kesseln. — Außerdienststellung. — Untergang.

Rückblick auf die Tätigkeit S. M. S. „Geier".

„Geier"-Anlage A: Der Schiffsstab S. M. S. „Geier" 362

Personenverzeichnis . . . . . 363—365

Schiffsnamenverzeichnis . . . . . 366—369

Sachverzeichnis . . . . . 370—374

Karten.

Die Karten sind von dem Kartographen E. Paschke gezeichnet.

a) Anlage 1 bis 10. (In der Kartentasche am Schluß des Bandes.)

Anlage 1. a) Die Operationen des Kleinen Kreuzers „Emden" nach der Entlassung vom Kreuzergeschwader (einschl. der Kurse von „Ayesha", „Choising").

b) Die Operationen des Kleinen Kreuzers „Königsberg".

Nebenkarte A. Die Beschießung von Madras am 22. September 1914.

Nebenkarte B. Unternehmung gegen Penang-Hafen am 28. Oktober 1914.

Anlage 2. Marsch des „Emden"-Landungszuges von Hodeida bis El-Ula (9. Januar bis 6. Mai 1915).

Anlage 3. Die Blockierung des Kleinen Kreuzers „Königsberg" im Rufiji-Fluß.

Anlage 4. Die Operationen des Kleinen Kreuzers „Karlsruhe" (einschl. Rückfahrt der Besatzung auf Dampfer „Rio Negro").

Anlage 5. Sonderkarte: Die Operationen des Kleinen Kreuzers „Karlsruhe" vom 30. August bis 25. Oktober 1914.

Anlage 6. Heft „Übersichtskarten" (7 Karten).

Anlage 7. Kleiner Kreuzer „Emden" nach dem Gefecht am 9. November 1914.

Anlage 8. Kleiner Kreuzer „Königsberg" nach dem Gefecht am 11. Juli 1915.

Anlage 9. Abdruck der mit Bordmitteln hergestellten Navigationskarte des Dampfers „Rio Negro".

Anlage 10. Wegekarte des Kleinen Kreuzers „Geier" vom 29. Juli bis 15. Oktober 1914.

Seite

b) Textskizzen.

Textskizze 1. Standort des Dampfers „Markomannia“ bei der Aufbringung durch den englischen Kleinen Kreuzer „Yarmouth“ innerhalb der Neutralitätsgrenze am 12. Oktober 1914 39

Textskizze 2. Gefecht zwischen dem Kleinen Kreuzer „Emden“ und dem australischen Kleinen Kreuzer „Sydney“ bei den Cocos-Inseln am 9. November 1914 71

Textskizze 3. Zusammentreffen des Kleinen Kreuzers „Königsberg“ mit dem englischen Kap-Geschwader bei Daressalam vor Kriegsausbruch am 31. Juli 1914 133

Textskizze 4. Gefecht des Kleinen Kreuzers „Königsberg“ mit dem englischen Kleinen Kreuzer „Pegasus“ vor Sansibar am 20. September 1914 153

Textskizze 5. Kleiner Kreuzer „Karlsruhe“ und das englische IV. Kreuzergeschwader bei Kriegsausbruch 240

I.

S. M. S. „Emden“ [1].

Am 14. August 1914 gegen 7 Uhr morgens hatte der Chef des Kreuzergeschwaders, Vizeadmiral Graf v. Spee, etwa 100 Seemeilen östlich der Insel Pagan (Marianen) den Kleinen Kreuzer „Emden“ unter dem Kommando des Fregattenkapitäns Karl v. Müller zur Fahrt nach dem Indischen Ozean entlassen[2].

1. Die strategischen Verhältnisse im Indischen Ozean.

Die Anregung zur Entsendung eines Kleinen Kreuzers mit der Bestimmung, Kreuzerkrieg im Indischen Ozean zu führen, war vom Kommandanten der „Emden“ selbst ausgegangen. Er hatte in der Sitzung der Kommandanten des Geschwaders auf dem Flaggschiff „Scharnhorst“ am 13. August vormittags[3] die Notwendigkeit baldiger Betätigung der Auslandskreuzer betont und auf die günstigen Verhältnisse für die Kreuzerkriegführung durch einen einzelnen Kleinen Kreuzer im Indischen Ozean hingewiesen. Hier war der britische Handel auf den zahlreichen, viel befahrenen Handelsstraßen, die von Ostasien und Australien nach Indien und weiter nach dem Suez-Kanal führten und deren Transporte für die Lebensmittel- und Rohstoffversorgung Großbritanniens von größter Bedeutung waren[4], empfindlich

[1] Der Darstellung der Ereignisse ist in der Hauptsache der Bericht des Kommandanten der „Emden“, Fregattenkapitäns v. Müller, zugrunde gelegt. Dieser hat einige Monate vor seinem Tode die hier vorliegende Bearbeitung durchgesehen und gebilligt.

[2] Über die Tätigkeit der „Emden“ während der Spannungsperiode und vom Kriegsausbruch bis zur Abfahrt des Kreuzergeschwaders von Pagan siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 61 ff. und Seite 88 ff.

[3] Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 80 ff.

[4] Die britische Einfuhr aus den Ländern des mittleren Ostens betrug vor dem Kriege über 74 Millionen £ jährlich; darunter Weizen aus Indien für 9 Millionen, Jute und Jutewaren für 10 Millionen, Tee aus Indien und Ceylon für 11 Millionen £. Die britische Einfuhr aus Malakka, hauptsächlich Zinn und Gummi, belief sich auf etwa 17 Millionen £. Die indischen Weizenernten lieferten unter normalen Verhältnissen $^1/_6$ bis $^1/_5$ der britischen Weizeneinfuhr, Malakka und Ceylon etwa die Hälfte der britischen Einfuhr an Gummi; Malakka ferner etwa 86 v. H. der Einfuhr an Zinnbarren und etwa $^2/_3$ des Wertes der Gesamtzinneinfuhr. Eine

zu treffen. Erfolge deutscher Kreuzer in der Nähe der indischen Küsten waren zudem geeignet, die Stimmung der indischen Bevölkerung zu ungunsten der britischen Zwangsherrschaft zu beeinflussen, eine Wirkung, die Fregattenkapitän v. Müller im Kampfe Deutschlands gegen das britische Weltreich mit Recht glaubte in Rechnung stellen zu sollen. Er berichtet darüber: „Den Befehl des Kommandos des Kreuzergeschwaders, »im Indischen Ozean nach besten Kräften Kreuzerkrieg zu führen[1]«, habe ich dahin aufgefaßt, daß ich versuchen sollte, nicht nur dem feindlichen Handel möglichst viel Schaden zuzufügen, sondern auch eine möglichst weitgehende Beunruhigung unter der indischen Bevölkerung und Erschütterung des englischen Prestiges in Vorder- und Hinterindien hervorzurufen. Ich habe auch daran gedacht, durch geeignete Inder, die auf gekaperten Dampfern angetroffen würden, auf die indische Bevölkerung einzuwirken[2]), hatte zu diesem Zweck auch einige Propagandazettel vorbereitet, fand aber keine Gelegenheit für ein

---

bedeutende Rolle in der indischen Ausfuhr spielten ferner Gerste, Ölsamen, Leder und Reis. — Der mittlere Osten nahm für 72 Millionen £ an britischen Produkten auf; 62 Millionen entfielen auf Indien, mehr als die Hälfte hiervon auf Baumwollwaren. Dazu kam der Transport von Regierungsgütern zwischen Indien und Großbritannien mit etwa 46 Millionen £ jährlich. Von den 268 Millionen £ des Gesamtaußenhandels von Indien entfielen 150 Millionen auf andere Länder als Großbritannien, in erster Linie Frankreich, Deutschland und die Vereinigten Staaten von Amerika; etwa $^1/_5$ auf asiatische Länder. 75 v. H. des Handels fuhr unter britischer Flagge, der Küstenhandel, im Betrage von 70 Millionen £ jährlich, fast ausschließlich unter britischer und einheimischer Flagge.

Der australische Handel, der in Ein- und Ausfuhr je etwa 37 Millionen £ jährlich umfaßte, lieferte Großbritannien Wolle, Gefrierfleisch, Getreide und Butter, die 70 v. H. der australischen Ausfuhr darstellten. Der Handelsverkehr nach Australien ging von Aden quer über den Indischen Ozean oder über Colombo, soweit Post, Passagiere und schnell zu befördernde Waren in Frage kamen; $^2/_3$ der von Großbritannien ausgehenden Schiffahrt bevorzugte infolge der hohen Gebühren des Suez-Kanals den Weg um das Kap der Guten Hoffnung. Für die Rückfahrt wurde von 60 v. H. der Schiffahrt — einschließlich fast aller mit Wolle und etwa der Hälfte der mit Gefrierfleisch befrachteten Schiffe — die Fahrt durch den Suez-Kanal gewählt.

Den Suez-Kanal passierten in den Jahren vor dem Kriege etwa 5000 Schiffe jährlich, davon etwa 60 v. H. unter britischer Flagge. Zu diesen Fahrzeugen kamen diejenigen, die im Indischen Ozean den Handel zwischen asiatischen Häfen sowie zwischen indischen Häfen einerseits und Sansibar, Mauritius, Durban und Kapstadt anderseits vermittelten. (Nach C. E. Fayle, Seaborne Trade. Vol. I. The Cruiser Period. London 1920.) Siehe auch Kreuzerkrieg, Band I, Seite 25 ff.

[1]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 118.

[2]) Eine Fußnote zu diesem Bericht besagt: „Dienstliche Bücher, die mir für dies letztere Ziel wertvolle Fingerzeige gegeben hätten, standen mir leider nicht zur Verfügung, was ich als einen Nachteil empfunden habe".

derartiges Vorgehen, da auf den gekaperten Dampfern nur indische Kulis (Lascars) angetroffen wurden."

War die Kohlenversorgung[1]) im Indischen Ozean für das ganze Kreuzergeschwader aller Voraussicht nach mit Schwierigkeiten verbunden, so konnte der einzelne Kleine Kreuzer hoffen, seine Vorräte dort zu einem beträchtlichen Teil aus Prisen aufzufüllen. Geeignete Ankerplätze[2]) für die Kohlenergänzung waren in jenen Gegenden in reichlicherem Maße vorhanden, als es in manchem anderen Seegebiet der Fall war.

Die feindliche Gegenwirkung im Indischen Ozean, wie sie sich nach der Verteilung der britischen Streitkräfte bei Kriegsausbruch darstellte, konnte im Vergleich zur Ausdehnung des von ihr zu überwachenden Seegebietes zunächst als nur gering eingeschätzt werden; war doch von den Streitkräften der Ostindischen Station[3]), dem alten Linienschiff „Swiftsure", Flaggschiff des Kontreadmirals Peirse, den Kleinen Kreuzern „Dartmouth" und „Fox" sowie vier Sloops, nur „Dartmouth" der „Emden" sowohl an Geschwindigkeit wie an Kampfkraft überlegen. Auch die drei alten Kreuzer des Kap-Geschwaders[3]) konnten infolge ihrer unterlegenen Geschwindigkeit als ernsthafte Gegner nicht in Frage kommen. Solche konnten dem deutschen Kreuzer vielmehr nur aus dem britischen China-Geschwader, dem Australischen Geschwader und der Japanischen Flotte, vielleicht auch aus dem Mittelmeer erstehen.

Die Erläuterungen des Admiralstabes der Marine zum Operationsbefehl des Kaisers an die Auslandsschiffe bezeichneten den feindlichen Handel am Eingang des Roten Meeres als das aussichtsreichste Angriffsobjekt im Indischen Ozean. Dieses Seegebiet mußte infolge seiner Lage in der Nähe von Deutsch-Ostafrika als Tätigkeitsfeld des ostafrikanischen Stationskreuzers, S. M. S. „Königsberg", angesehen werden. Für „Emden" kamen daher die Handelsstraßen zwischen Singapore und Colombo, zwischen Colombo und Aden in ihrem östlichen Teil, die Straßen im Golf von Bengalen und die australisch-indischen Handelswege als Angriffsobjekte in Frage. Fregattenkapitän v. Müller beschloß dementsprechend, seine Tätigkeit zunächst auf den östlichen Teil des Indischen Ozeans zu beschränken, um nicht „Königsberg", die er im westlichen Teil vermutete, in ihren Operationen zu stören. Er nahm den Golf von Bengalen als Schauplatz für seine ersten Kreuzfahrten in Aussicht, weil er dort einerseits lebhaften Schiffsverkehr erwarten konnte, ander-

[1]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 72 ff.
[2]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 20.
[3]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Anlage 5, Tabelle I.

seits nach seiner Kenntnis gerade die Bevölkerung von Bengalen als besonders zu Unruhen und Auflehnungen gegen die englische Herrschaft geneigt galt.

Für die Versorgung mit Kohlen und Material stand dem Kommandanten der „Emden" zunächst der Dampfer der Hamburg-Amerika-Linie „Markomannia" (4505 Br. R. T.), Kapitän Faaß, zur Verfügung, der ihm mit 5400 Tonnen guter Schantung-Kohle, 45 Tonnen Maschinenöl und etwas lebendem Vieh an Bord vom Geschwaderchef für seine Operationen als Begleitdampfer zugeteilt war. Ferner hatte Graf Spee zugunsten der „Emden" auf die vom Geschwaderkommando bei den Etappen Manila und Batavia sowie in Singapore bestellten Kohlenmengen[1]) verzichtet: Je 5000 Tonnen sollten von Manila nach den Palau-Inseln und nach Zamboanga (Philippinen) abgehen; von Singapore und Batavia waren etwa 6000 Tonnen auf einem Treffpunkt bei der Insel Timor zu erwarten, etwa 1200 Tonnen waren bei der Insel Jampea in Aussicht gestellt. Dazu kam das Kohlenlager der Phosphatgesellschaft in Korror (Palau-Inseln) mit 2500—3000 Tonnen; schließlich konnte mit dem Lloyddampfer „Prinzeß Alice" gerechnet werden, der mit Reservisten und Vorräten von Manila nach Yap bestimmt war.

2. Der Durchbruch nach dem Indischen Ozean.

Um den Durchbruch nach dem Indischen Ozean möglichst unbemerkt und für den Gegner überraschend zu gestalten, beschloß Fregattenkapitän v. Müller, den Malaiischen Archipel auf dem Wege durch die Molukken-Straße, die Buru-Straße und die Banda-See zu durchqueren[2]).

Nach der Entlassung aus dem Verbande des Kreuzergeschwaders steuerte „Emden" daher östlich der Marianen nach Süden und weiter durch die nordwestliche Gruppe der Karolinen auf die Palau-Inseln zu, wo mit der Ergänzung der Kohlenvorräte aus der von Manila her zu erwartenden Zufuhr gerechnet werden konnte. Die ursprüngliche Absicht, bei den Uluthi-Inseln, nordöstlich von Yap, aus „Markomannia" zu kohlen, gab der Kommandant auf, da der Funkspruchverkehr der englischen Kreuzer noch in beträchtlicher Lautstärke beobachtet wurde, ein Absuchen der Westkarolinen durch den Gegner zu dieser Zeit daher nicht ausgeschlossen erschien.

Zur Erzielung einer möglichst großen Kohlenersparnis während der Marschfahrt waren folgende Maßnahmen — zum Teil schon nach dem Passieren der Colnett-Straße auf der Fahrt von Tsingtau nach Pagan —

[1]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 118, Fußnote [2]).

[2]) Siehe Karte, Anlage 1.

getroffen: Bei Tage wurde, solange die Wahrscheinlichkeit des Zusammentreffens mit dem Feinde gering war, die Rudermaschine ausgeschaltet, es wurde mit dem Handruder gesteuert; die Dampfumsteuerung und die Sirenen wurden abgestellt. Nachts wurde die Zahl der zum sofortigen Leuchten bereit gehaltenen Scheinwerfer verringert. Auf dem Marsche außerhalb der Dampferfahrstraßen waren, wenn feindliche Kriegsschiffe nicht in der Nähe vermutet wurden, im allgemeinen vier bis sechs, während der Kreuzfahrten auf den Dampferfahrstraßen acht der zwölf an Bord befindlichen Kohlekessel in Betrieb.

Auf dem Marsche nach den Palau-Inseln wurde festgestellt, daß die Lautstärke des englischen Funkspruchverkehrs immer mehr abnahm. Vom 14. August ab wurden Funksprüche des Hilfskreuzers „Cormoran" („Rjäsan") gehört, der sich auf dem Marsche von Tsingtau zum Kreuzergeschwader befand; es handelte sich hauptsächlich um verstümmelte Telegramme über die Haltung Japans[1]). In der Nacht vom 17./18. August stellte „Emden" funkentelegraphische Verbindung mit dem alten Kleinen Kreuzer „Geier", Kommandant Korvettenkapitän Carl Graßhof, in der folgenden Nacht mit dem Dampfer des Norddeutschen Lloyd „Prinzeß Alice"[2]) (10 981 Br. R. T., 15,5 Seemeilen), Kapitän Bortfeld, her. „Geier" meldete, daß er in Offak-Hafen auf der Insel Waigeu liege, und bat um Nachrichten und Befehle. Der Kommandant der „Emden" antwortete: „England, Frankreich, Rußland feindlich, Kriegserklärung Japans bevorstehend" und wies den „Geier" in der Nacht vom 18./19. an, sobald wie möglich auszulaufen und in Angaur mit „Emden" zusammenzutreffen. Der Dampfer „Prinzeß Alice" funkte, er liege in Yap, sein Kohlenvorrat reiche noch für vier bis fünf Tage. Auch er erhielt Befehl, unverzüglich nach Angaur zu gehen.

Am 19. August bald nach Tagesanbruch kamen die Palau-Inseln in Sicht. Da ein Dampfer der Etappe Manila dort nicht angetroffen wurde, ging „Emden" nach Angaur weiter, wo sie um 11 Uhr vormittags eintraf. Auf dem nördlichen Ankerplatz, der genügend Schutz gegen Dünung bot und auf dem „Markomannia" an einer Boje der Phosphatgesellschaft festmachte, konnten bis zum Dunkelwerden aus dem Begleitdampfer 240 Tonnen Kohlen übergenommen werden, so daß am Abend der Kohlenvorrat des Kreuzers wieder auf 900 Tonnen voll aufgefüllt war. Eine Einstellung der sich zum Diensteintritt meldenden Deutschen der Insel auf „Emden" konnte infolge Raummangels nicht erfolgen, da der Kommandant

[1]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 82, 83.
[2]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 111 und 425.

des Kreuzers in erster Linie auf seemännisches und Heizerpersonal des Dampfers „Prinzeß Alice" zur Verstärkung seiner Besatzung zurückzugreifen beabsichtigte. Der Lloyddampfer traf gegen 3 Uhr nachmittags vor Angaur ein. Durch seinen Führer erhielt Fregattenkapitän v. Müller Kenntnis von folgenden durch die Funkenstation Tsingtau nach Yap übermittelten, an das Kreuzergeschwader gerichteten Telegrammen:

1. „Rex[1]) hat gestern telegraphiert: »Gestern gestelltes Ultimatum verlangt sofortige Entfernung aller Kriegsschiffe aus den ostasiatischen Gewässern, beziehungsweise Entwaffnung. Bedingungslose Räumung Kiautschous bis zum 5. September[2]). Frist läuft ab 23. August.« Standort Kreuzergeschwader melden. Gouvernement."

2. „Drei große feindliche Schiffe haben verlassen Yangtse-Mündung 16. August mittags mit östlichem Kurs. Bitte um Befehle betreffend Kohlendampfer. Admiralstab bittet Nachricht Kreuzergeschwader. Etappe."

Ferner berichtete Kapitän Bortfeld über die am 12. August erfolgte Beschießung von Yap durch zwei englische Kriegsschiffe, wahrscheinlich „Minotaur" und „Newcastle", sowie die dadurch bewirkte Zerstörung der Funkenstation, deren Wiederherstellung durch die Besatzung des unentdeckt gebliebenen „Planet" erhofft wurde.

Der Führer des Dampfers „Prinzeß Alice" erklärte, er hielte sein Schiff nicht für geeignet zur Ausrüstung als Hilfskreuzer, da die Kessel sich in sehr schlechtem Zustande befänden; der Kohlenvorrat reiche nur noch für etwa vier Tage. Die an Bord befindlichen Wehrpflichtigen und Kriegsfreiwilligen habe der Befehlshaber auf Yap nicht brauchen können, da Waffen für sie auf der Insel nicht vorhanden waren. Auf Grund dieser Nachrichten beschloß der Kommandant der „Emden", „Prinzeß Alice" zunächst bis zum Zusammentreffen mit „Geier" bei sich zu behalten, danach den wertvollen Dampfer erforderlichen Falles bis in die Nähe eines philippinischen Hafens zu geleiten. Die Gelegenheit, Post und Telegramme mit ihm zu befördern, wurde ausgenutzt, indem ihm ein Telegramm an den Admiralstab[3]): „Habe Befehl erhalten, Kreuzerkrieg zu führen im Indischen Ozean" sowie An-

[1]) Graf Rex, Deutscher Botschafter in Tokio.

[2]) Irrtum; im Ultimatum heißt es 15. September; siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 82, 83.

[3]) Am 29. August beim Admiralstab eingegangen, der zu dem Telegramm bemerkte: „Da von hier aus kein solcher Befehl ergangen ist, muß er vom Kreuzergeschwader gegeben sein. Mit Rücksicht darauf, daß Argentinien aus Anlaß des Moratoriums seine Gefrieranstalten geschlossen und Dänemark neuerdings wegen der Minengefahr auch seine Schiffahrt nach England eingestellt hat, wo das Fleisch jetzt schon knapp ist, bieten sich im Indischen Ozean besonders günstige Angriffsobjekte in den von Australien abgehenden Fleischdampfern."

weisung an die Etappe Manila mitgegeben wurde, sofort einen in Soerabaya liegenden Kohlendampfer nach Langinni-Hafen (Insel Simaloer, der Westküste von Sumatra vorgelagert), zum 15. Oktober einen zweiten Kohlendampfer ebendorthin und zum 15. November einen Dampfer nach der Nusa Bessi-Straße bei Timor zu senden. Zur Verstärkung der Besatzung wurden von der „Prinzeß Alice" Kapitänleutnant a. D. Klöpper und Vizesteuermann d. R. Meyer sowie acht Wehrpflichtige und Kriegsfreiwillige an Bord genommen, die später für eine vorübergehende Besetzung und Mitführung aufgebrachter Schiffe nutzbringende Verwendung finden konnten.

Am 19. August gegen 6 Uhr nachmittags verließ „Emden", gefolgt von „Markomannia" und „Prinzeß Alice", Angaur und steuerte mit südlichem Kurs dem von Offak-Hafen kommenden „Geier" entgegen; die Schiffe fuhren abgeblendet. Während der Nacht verlor der Lloyddampfer den Anschluß und stand am Morgen des 20. August etwa 60 Seemeilen nordwestlich der „Emden". Falsches Ablesen eines mit der Morselaterne übermittelten Kurssignals in Verbindung mit der naturgemäß mangelnden Übung der Handelsschiffsoffiziere, mit abgeblendetem Schiff im Verbande zu fahren, führte wahrscheinlich zu der Trennung. Fregattenkapitän v. Müller entschloß sich nunmehr unter Berücksichtigung des Berichtes des Kapitäns Bortfeld über den Zustand der Kessel und den knappen Kohlenvorrat seines Schiffes sowie zur Vermeidung eines längeren Umweges, wie ihn die Wiedervereinigung mit dem Dampfer und sein Geleit nach einem philippinischen Hafen bedingt hätten, „Prinzeß Alice" zu entlassen, worauf sie Zebu auf den Philippinen ohne Unfall erreichte[1]).

In der Nacht vom 19./20. August wurden die von „Prinzeß Alice" aus Yap mitgebrachten Nachrichten an „Scharnhorst" gefunkt; ein Verstandenzeichen des Flaggschiffes wurde nicht gehört, indessen hat dieses am 20. früh von „Emden" den Funkspruch über das japanische Ultimatum[2]) richtig erhalten. Dagegen konnte „Emden" in der folgenden Nacht ein wichtiges Telegramm der „Scharnhorst" an den Gouverneur von Tsingtau[2]) nicht mehr abnehmen, da die Funkenverbindung nunmehr ganz abgerissen war.

Am 20. August 4 Uhr 30 Minuten nachmittags traf „Emden" mit „Geier" zusammen, der als Begleitschiff den Dampfer der Deutsch-Australischen Dampfschiffs-Gesellschaft „Bochum"[3]) mit sich führte. Bei einer Besprechung auf „Emden" unterrichtete Fregattenkapitän v. Müller den

[1]) Siehe auch Kreuzerkrieg, Band I, Seite 111.
[2]) Siehe auch Kreuzerkrieg, Band I, Seite 83.
[3]) Siehe auch Kreuzerkrieg, Band I, Seite 112.

Korvettenkapitän Graßhof über die allgemeine Lage, die Bewegungen des Kreuzergeschwaders, das japanische Ultimatum und die Vorgänge auf Yap. Er gab sodann dem Kommandanten des „Geier" einen schriftlichen Befehl mit, der folgende Richtlinien enthielt:

1. „Geier" läuft Angaur an, übernimmt einen der dort von Manila aus zu erwartenden Dampfer[1]) und schickt die übrigen nach dem Majuro-Atoll[2]) (Marshall-Inseln).

2. Danach geht „Geier" nach Yap, um dort Nachrichten einzuholen.

3. Ist die Funkenstation in Yap wieder hergestellt und erhält sie Verbindung mit „Scharnhorst", so sind die Nachrichten an das Kreuzergeschwader durch die Station Yap zu übermitteln. „Geier" bleibt dann zunächst zur Teilnahme an der Verteidigung der Kabel- und Funkenstation in Yap.

4. Ist die Funkenstation Yap dagegen nicht in Ordnung oder bekommt sie keine Verbindung mit „Scharnhorst", so dampft „Geier" beschleunigt in der Richtung auf Majuro, um die Nachrichten selbst funkentelegraphisch an das Geschwader zu übermitteln und weitere Befehle für die Verwendung des Kreuzers vom Geschwaderkommando einzuholen.

Nachdem diese Anweisungen erteilt waren und der Kommandant des „Geier" noch mitgeteilt hatte, daß der Dampfer „Tannenfels"[3]) der Deutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Hansa", Bremen, mit etwa 6000 Tonnen Kohlen Befehl erhalten habe, nach der Nusa Bessi-Straße an der Ostspitze von Timor zu gehen, trennten sich die Schiffe. Während „Geier" mit „Bochum" Angaur ansteuerte, nahm „Emden" mit „Markomannia" Kurs auf die Molukken-Straße, die am 22. August erreicht wurde. An diesem Tage wurde ein japanischer Dampfer auf Gegenkurs gesichtet. Wenngleich am folgenden Tage das japanische Ultimatum ablief und Fregattenkapitän v. Müller der festen Überzeugung war, daß der Kriegsausbruch dem Ultimatum folgen werde, so ließ er doch den Dampfer ungehindert passieren, damit, falls es wider Erwarten doch noch zu Verhandlungen zwischen der deutschen und japanischen Regierung gekommen wäre, diese keinesfalls durch einen feindlichen Akt beeinträchtigt würden. Um jedoch zu verhindern, daß die Anwesenheit eines deutschen Kriegsschiffes in den malaiischen Gewässern bekannt würde, ließ er die englische Kriegsflagge an der

[1]) Von Manila war die telegraphische Mitteilung über Yap eingegangen, daß die deutschen Dampfer „Tsingtau" und „Lockfun" mit je 2000 Tonnen Kohlen am 21. August bei Angaur eintreffen würden. (Siehe Band I, Seite 111.)

[2]) Das Majuro-Atoll beabsichtigte das Kreuzergeschwader auf der Fahrt durch die Südsee anzulaufen. Es ankerte dort vom 26. bis 30. August.

[3]) Siehe auch Kreuzerkrieg, Band I, Seite 115.

Gaffel heißen und erwiderte damit den Flaggengruß des japanischen Dampfers. In einer der folgenden Nächte bekam „Emden" Funkspruchverbindung mit dem Dampfer „Ulm"[1]) der Deutsch-Australischen Dampfschiffs-Gesellschaft, durch dessen Vermittlung bei der Etappe Batavia ein Kohlendampfer nach Langinni-Hafen (Insel Simaloer) bestellt wurde, da der Kommandant nicht mit Sicherheit mit der Übermittlung seiner Befehle durch „Prinzeß Alice" an die Etappe Manila glaubte rechnen zu können.

Am 25. August lief „Emden" bei Tagesanbruch in die Nusa Bessi-Straße ein, wo der Dampfer „Tannenfels" indessen nicht mehr angetroffen wurde; er hatte kurz vorher die Rückfahrt nach Batavia angetreten. Da in der Straße die Verhältnisse für die Kohlenergänzung günstig waren, so nahm „Emden" aus „Markomannia" 470 Tonnen über und ging abends wieder in See, um nördlich von Timor durch die Flores-See die Insel Jampea anzusteuern, wo der Dampfer „Offenbach" mit etwa 2000 Tonnen Kohlen erwartet werden konnte.

In der Nacht vom 25./26. ging von einer niederländischen Funkenstation die Meldung von der Kriegserklärung Japans an Deutschland ein. Aus dem holländischen Funkspruchverkehr erfuhr die Besatzung der „Emden" auch die Nachrichten von den deutschen Erfolgen im Westen, der Einnahme von Namur und Brüssel, später von der Verlegung des Sitzes der französischen Regierung nach Bordeaux und der Schlacht bei Tannenberg.

Am 26. wurde die Insel Tomba, ein kahler Vulkankegel, in geringem Abstand passiert, am 27. bei Tagesanbruch kam die Insel Jampea in Sicht. Nach vergeblichem Absuchen der Nordküste nach einem deutschen Dampfer wurde ein Ankerplatz an der Westküste angesteuert. Schon auf dem Wege dorthin wurde der Funkspruchverkehr eines holländischen Kriegsschiffes in großer Lautstärke beobachtet, bei weiterer Annäherung wurde das holländische Linienschiff „Tromp" nordwärts steuernd gesichtet, das den Ankerplatz gerade verlassen hatte, während ein Dampfer diesen besetzt hielt. Die beiden Kriegsschiffe passierten einander in geringem Abstand. Darauf machte „Tromp" kehrt und ankerte in der Nähe der inzwischen bei dem Dampfer zu Anker gegangenen „Emden". Nach Entsendung eines Komplimentieroffiziers seitens des holländischen Linienschiffes auf „Emden" zur Erkundung der Absichten des deutschen Kommandanten begab sich dieser auf „Tromp". Von dem holländischen Kommandanten wurde Fregattenkapitän v. Müller über die Lage aufgeklärt: Der in der Bucht verankerte

[1]) Auf diesen Funkspruch hin, in dem die Datumsgruppe verstümmelt eingegangen war, wurde am 27. September der Dampfer des Norddeutschen Lloyd „Choising" mit 1000 Tonnen Kohlen nach Simaloer entsandt, der dort vom 1. bis 9. Oktober kreuzte, ohne „Emden" zu treffen. Näheres hierüber siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 115/116.

Dampfer sei nicht der erwartete deutsche Kohlendampfer, sondern vielmehr der Begleitdampfer des „Tromp". Der deutsche Dampfer „Offenbach" der Deutsch-Australischen Dampfschiffs-Gesellschaft, den er in der Bucht angetroffen habe, sei von ihm nach Soerabaya zurückgesandt worden, da der Aufenthalt von Kohlen- und sonstigen Hilfsschiffen der Kriegführenden in abgelegenen Häfen und Buchten von Niederländisch-Indien nicht gestattet sei; die Regierung wolle dadurch vermeiden, daß jene den Charakter einer Operationsbasis der Kriegführenden annähmen. Die holländischen Neutralitätsbestimmungen gestatteten einem Kriegsschiff der Kriegführenden einen vierundzwanzigstündigen Aufenthalt in einem holländischen Hafen und eine einmalige Kohlenübernahme daselbst innerhalb von drei Monaten. Falls „Emden" die Bucht verließe, schreibe ihm seine Dienstanweisung vor, ihr zunächst zu folgen, um sich zu vergewissern, daß der Kreuzer das holländische Hoheitsgebiet tatsächlich verlasse.

Auf Grund der Mitteilungen des holländischen Kommandanten entschloß sich Fregattenkapitän v. Müller, eine Ergänzung seiner Kohlenvorräte aus dem Begleitdampfer „Markomannia" bis zum Eintreffen bei Simaloer zu verschieben und die Bucht von Jampea unverzüglich zu verlassen. Um die tatsächliche Marschrichtung zu verschleiern, nahm „Emden" zunächst Kurs auf die Makassar-Straße und erst nach dem Aussichtkommen des „Tromp"[1]) auf die Lombok-Straße. Auf der Fahrt dorthin wurde der Funkspruch einer holländischen Station abgehört, die das Sichten eines Torpedobootszerstörers mit vier Schornsteinen in der Sunda-Straße meldete. In der Nacht vom 27./28. August wurde der Funkspruchverkehr eines englischen Kriegsschiffes — wie sich später herausstellte, des Panzerkreuzers „Hampshire" — in beträchtlicher Lautstärke gehört. Die Lombok-Straße wurde nach Einbruch der Dunkelheit am Abend des 28. in voller Gefechtsbereitschaft passiert. Da mit der Möglichkeit einer Bewachung der Straße durch feindliche Agenten auf Dampfern oder Segelfahrzeugen gerechnet werden mußte, so hatte der Kommandant dem Vorschlag des Ersten Offiziers, Kapitänleutnants v. Mücke, dem Schiff durch Anbringung eines aus Segeltuch hergestellten vierten Schornsteins das Aussehen eines britischen Kreuzers zu geben, zugestimmt. Nach dem Verlassen der Straße steuerte „Emden" in einem Abstand von 60 bis 70 Seemeilen entlang der Küste von Java und Sumatra. „Markomannia" hatte für den Fall des Zusammentreffens mit dem Feinde die Anweisung, rechtwinklig zu dem dann von „Emden" gesteuerten Kurse vom Gegner abzuhalten, um danach zu versuchen, den nächsten, stets für den folgenden Tag oder für einen längeren Zeitraum im voraus festgesetzten Treffpunkt anzusteuern.

[1]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 115.

Die Marschfahrt wurde zur Kesselreinigung, zu Klarschiff- und Entfernungsmeßübungen ausgenutzt.

Mit der Annäherung an die Sunda-Straße wuchs die Funkspruch-Lautstärke eines englischen Kriegsschiffes mit der Unterschrift „q m d". Da vom 1. September ab, an dem „Emden" südlich der Sunda-Straße passierte, die Lautstärke annähernd gleich blieb, konnte angenommen werden, daß das feindliche Kriegsschiff parallelen Kurs mit „Emden" entlang der Küste von Sumatra steuerte. Es handelte sich wiederum, wie später bekannt wurde, um den Panzerkreuzer „Hampshire", der zu jener Zeit zusammen mit den übrigen Streitkräften des Admirals Jerram die Küsten der niederländischen Inseln nach deutschen Streitkräften absuchte[1]) und insbesondere mit der Jagd auf die irrtümlich in jenen Gewässern gemeldete „Königsberg" beauftragt war. Als am Abend des 3. September „Emden" sich der Insel Simaloer näherte, nahm die Lautstärke der feindlichen Funksprüche in solchem Maße zu, daß die Entfernung des Signalgebers auf nur 10 bis 20 Seemeilen geschätzt wurde: Panzerkreuzer „Hampshire" hatte an diesem Tage den Langinni-Hafen eingesehen, und die Kurse der beiden Gegner hatten einander in der Dunkelheit auf nahe Entfernung gekreuzt[2]).

Am 4. September 7 Uhr morgens lief „Emden" in den Langinni-Hafen ein, in dessen innerem Teil sie ankerte, so daß sie durch vorgelagerte Inseln der Sicht von See her fast ganz entzogen war. Da der über den Dampfer „Ulm" bestellte Kohlendampfer aus Batavia nicht zur Stelle war, so begann um 10 Uhr vormittags die Kohlenübernahme aus „Markomannia", die indessen um 11 Uhr abends infolge starker Erschöpfung der Mannschaft durch das angestrengte Arbeiten in der tropischen Temperatur unterbrochen werden mußte und erst am folgenden Tage fortgesetzt werden konnte. Am 5. um 9 Uhr vormittags wurde aus dem Krähennest der „Emden" eine holländische Pinaß in den Hafen einlaufend gemeldet, die bald darauf bei „Emden" zu Anker ging. Ein holländischer Beamter, der mit der Pinaß aus dem im Süden gelegenen Haupthafen der Insel eingetroffen und darüber unterrichtet war, daß „Emden" am Tage vorher früh morgens eingelaufen sei, stellte als Vertreter der Regierung von Niederländisch-Indien das Verlangen, der Kreuzer solle mit dem Kohlendampfer unverzüglich den Hafen verlassen. Er war dann aber damit einverstanden, daß „Emden" nach der für das Dampfaufmachen erforderlichen Frist, also nach etwa zwei Stunden, den Hafen verlassen würde. Während dieser Zeit konnte die Kohlenergänzung völlig beendet werden,

[1]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 161.

[2]) Siehe Heft Übersichtskarten (Anlage 6), Karte 1.

was für die nun beginnenden Kreuzfahrten im Indischen Ozean von großem Wert war. Abgesehen von der Beachtung der niederländischen Neutralitätsbestimmungen wäre ein längeres Verweilen im Langinni-Hafen auch nicht unbedenklich gewesen, da der niederländische Beamte die Mitteilung machte, daß die Insel — entgegen den dem deutschen Kommandanten zur Verfügung stehenden Angaben — durch ein Kabel mit Sumatra verbunden sei. Nachdem die Kohlenübernahme um 10 Uhr 30 Minuten beendet war, verließ „Emden" um 11 Uhr den Ankerplatz, gefolgt von dem holländischen Fahrzeug, das außerhalb der Bucht Kurs auf den Haupthafen der Insel nahm. „Emden" steuerte, um ihr Marschziel nicht erkennen zu lassen, zunächst südöstlichen, später, als es infolge Einsetzens einer Regenbö unsichtig wurde, östlichen, schließlich nordwestlichen Kurs zur Fahrt nach dem Golf von Bengalen.

Die auf der Fahrt durch den niederländisch-indischen Archipel gemachten Erfahrungen ließen Fregattenkapitän v. Müller bereits erkennen, daß die in den Mobilmachungsbestimmungen vorgesehene Methode, Kohlendampfer für die deutsche Kreuzerkriegführung nach verborgenen Ankerplätzen zu leiten, insbesondere bei der eigenartigen holländischen Neutralitätsauffassung und dem daraus sich ergebenden Bestreben der holländischen Marine, die Häfen und Buchten des Archipels durch Kriegsschiffe nach Kohlendampfern absuchen zu lassen, unzweckmäßig sei. Obwohl er es nach diesen Erfahrungen für richtiger hielt, die Kohlendampfer nach Treffpunkten auf See zu leiten, war er doch nicht in der Lage, die getroffenen Anordnungen abzuändern; er mußte daher damit rechnen, daß er die bei den Etappen Manila und Batavia bestellten Dampfer nicht antreffen und somit in erster Linie auf die Versorgung seines Kreuzers mit Kohlen, Material und Proviant aus aufgebrachten Schiffen angewiesen sein würde.

Auch in diesem Zusammenhange[1]) wird derjenige, der die Geschichte des Seekrieges 1914—1918 völkerrechtlich zu verarbeiten bestrebt ist, nicht umhin können, auf die Widersinnigkeit hinzuweisen, die in der Auslegung der völkerrechtlichen Bestimmungen seitens der „Neutralen" in diesem Kriege lag: Auf der einen Seite hielten sich neutrale Staaten für verpflichtet, das Auslaufen von Dampfern zu verhindern, die einem Kreuzer Kohlen und Proviant auf hoher See zuzuführen beabsichtigten. Auf der anderen Seite wurde die fortgesetzte Versorgung mit Kriegsmaterial in so gewaltigem Umfange, wie sie England und Frankreich von seiten der Vereinigten Staaten zuteil wurde, von der amerikanischen Regierung nicht nur für nicht völkerrechtswidrig erklärt, sondern sogar ausdrücklich gefördert.

[1]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 248ff.

3. Kreuzerkriegführung im Indischen Ozean vom 5. September bis zum 20. Oktober 1914.

Der Handelsverkehr im Indischen Ozean im August/September 1914.

In Indien war ebenso wie in Ostasien der Handel zu Beginn des Krieges für mehrere Wochen fast völlig lahmgelegt; die Verschiffung von Waren war eingestellt, die Linienreedereien hielten zum großen Teil ihre Schiffe in den Häfen zurück. Das gesamte Wirtschaftsleben war durch den Kriegsausbruch auf das empfindlichste getroffen. Der Banken und eingeborenen Geldverleiher bemächtigte sich eine Panik, der Kredit wurde auf das äußerste eingeschränkt. Die wirtschaftliche Lage wurde noch dadurch verschärft, daß die deutschen und österreichischen Absatzgebiete, die im letzten Wirtschaftsjahr 14,2 v. H. der indischen Gesamtausfuhr aufgenommen hatten, plötzlich in Fortfall kamen. Der Ausfuhrhandel ging, da auch die militärische Lage zur See ungeklärt erschien, zunächst auf ein Minimum zurück. Die britische Admiralität suchte die Schiffahrtskreise zwar durch den Hinweis zu beruhigen, daß bei Beobachtung der von ihr angeordneten Vorsichtsmaßregeln das Inseegehen der Handelsschiffe durchaus verantwortet werden könne; die indischen Behörden dagegen waren geneigt, die Schiffe schon auf Gerüchte von drohenden Gefahren hin in den Häfen zurückzuhalten.

Zum Schutz der Handelsstraßen am Eingang des Roten Meeres waren nach Kriegsausbruch vom Chef der Ostindischen Station Linienschiff „Swiftsure" und Kleiner Kreuzer „Dartmouth" angesetzt. Kleiner Kreuzer „Fox" und Sloop „Espiègle" waren an den Brennpunkten des Handels in der Nähe von Colombo stationiert[1]). Das französische Kanonenboot „D'Iberville" und drei französische Zerstörer hatten die Aufgabe, die Handelsschiffahrt in der Malakka-Straße zu schützen[2]). Vom Kap-Geschwader waren die älteren Kleinen Kreuzer „Astraea" und „Pegasus" an der ostafrikanischen Küste tätig, während Kontreadmiral King-Hall mit seinem Flaggschiff „Hyacinth" Anfang August von dort nach Kapstadt zurückgekehrt war. Aus dem Mittelmeer waren nach dem gelungenen Durchbruch der deutschen Kreuzer „Goeben" und „Breslau" in die Dardanellen die Panzerkreuzer „Black Prince" und „Duke of Edinburgh"[3]) des

[1]) Sie brachten in der ersten Kriegswoche die Dampfer „Moltkefels" und „Rappenfels" der Deutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Hansa" sowie die Dampfer „Fürth" und „Australia" der Deutsch-Australischen Dampfschiffs-Gesellschaft auf.

[2]) Siehe auch Kreuzerkrieg, Band I, Seite 160, 161.

[3]) Sie brachten am 15. August die Dampfer „Südmark" und „Istria" der Hamburg-Amerika-Linie, zwei Tage später den „Attair" der Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Argo" auf.

britischen I. Kreuzergeschwaders nach dem Roten Meer entsandt, um deutsche Dampfer zu bewachen, die etwa Massaua anliefen. Den Handelsstraßenknotenpunkt bei Fremantle in Westaustralien hielt der australische Kreuzer „Pioneer" besetzt[1]). Die Absperrung des Indischen Ozeans nach Osten hin gegen die ostasiatischen Gewässer und den Stillen Ozean hatte Ende August Vizeadmiral Jerram mit dem China-Geschwader übernommen[2]), das durch einzelne japanische Kreuzer, zunächst den Schlachtkreuzer „Ibuki" und den Kleinen Kreuzer „Chikuma", später auch durch den Panzerkreuzer „Nishin", unterstützt wurde. Die geringe Beteiligung der japanischen Seestreitkräfte an der Seekriegführung der Alliierten, wenn man von den Operationen gegen Tsingtau absieht, fällt in die Augen. Japan hatte naturgemäß im Hinblick auf seine Politik im Stillen Ozean, bei seinem Gegensatz zu den Vereinigten Staaten von Amerika, das Bestreben, sein Schiffsmaterial in möglichst geringem Umfange aufs Spiel zu setzen.

Als Ende August sich die militärische Lage zur See zu klären, auch die bei Kriegsausbruch eingetretene schwere Erschütterung der finanziellen Verhältnisse abzuflauen schien, begann der Handel in Indien sich allmählich der veränderten Lage anzupassen. Starke Nachfrage nach Kohlen in Port Said, die durch die Preiserhöhung in England und durch die hohen

[1]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 156. „Pioneer" brachte am 17. August den Dampfer „Neumünster" der Deutsch-Australischen Dampfschiffs-Gesellschaft, am 28. den Dampfer „Thüringen" des Norddeutschen Lloyd auf. Insgesamt wurden auf den Handelsstraßen nach dem Osten (Oriental Routes) nach C. E. Fayle, Seaborne Trade, Vol. I. The Cruiser Period, folgende deutsche und österreichische Fahrzeuge aufgebracht oder in den Häfen beschlagnahmt:

	Zahl	Br. R. T.	Linie
Im Bereich des Suez-Kanals	15	79 018	3 Norddeutscher Lloyd, 3 Deutsch-Australische, 5 Hansa, 1 Rickmers, 3 österreichische.
In Aden und in indischen Häfen	18	96 327	13 Hansa, 2 Hamburg-Amerika-Linie, 1 Deutsch-Australischer, 2 österreichische.
In Singapore und in Häfen des fernen Ostens	8	22 638	2 Hamburg-Amerika-Linie, 1 Hansa, 5 verschiedene und Lokaldampfer.
In australischen Häfen	26	110 740	8 Deutsch-Australische, 4 Norddeutscher Lloyd, 3 Hansa, 5 verschiedene und Lokaldampfer, 5 Segler, 1 österreichischer.
In Kapstadt	3	15 176	2 Deutsch-Australische, 1 Hansa.
Zusammen	70	323 899	

[2]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 160, 161.

Frachten von Großbritannien nach dem Mittelmeer bedingt wurde, bewirkte eine umfangreiche Ausfuhr von Kohle aus Bengalen. Auch die Verschiffung von Weizen in Karachi belebte sich bald wieder. Naturgemäß blieb die Nachfrage nach britischen Waren wie auch die Ausfuhr indischer Produkte stark im Rückstande. Ganz besonders verhängnisvoll wirkte diese Verminderung der Nachfrage auf den Baumwollhandel. Englische Baumwollwaren konnten, wie in Ostasien so auch in Indien, kaum untergebracht werden, so daß die Baumwollspinnereien in Lancashire von einer schweren Krisis betroffen wurden. Sehr ungünstig machte sich ferner das fast völlige Aufhören aller Bestellungen von Frankreich und Belgien geltend, womit etwa 25 v. H. der indischen Ausfuhr in Fortfall kamen. Einzelne Zweige des Handels wurden besonders hart betroffen, so die Ausfuhr von Ölsamen, die sich im Frieden von der indischen Ostküste vornehmlich nach Hamburg und Marseilles richtete, und die Verschiffung von Kopra, Pfeffer, Ingwer und Jutefasern, die von der Westküste Indiens über Hamburg zu erfolgen pflegte. Beide Häfen kamen für die Aufnahme der indischen Ausfuhr nicht mehr in Frage, so daß eine völlige Umstellung dieses Handels erfolgen mußte. Die Einschränkung der Ausfuhr mit ihrer ungünstigen Wirkung auf das Kreditwesen setzte wiederum die Aufnahmefähigkeit des Landes für fremde Güter herab.

Anfang September hatte die Schiffahrt in den indischen Gewässern ihren regelmäßigen Dienst wieder aufgenommen, und trotz der gesteigerten Kosten für Bunkerkohlen und Kriegsversicherung und der dadurch bedingten Erhöhung der Frachtpreise nahm der Umfang des Handelsverkehrs zu dieser Zeit wieder stetig zu. Demgegenüber trat bald ein Mangel an Schiffsraum ein; denn einmal fielen seit Kriegsausbruch die deutschen und österreichischen Schiffe für den indischen Verkehr aus, ferner trat bereits die geringe Zahl der Abgänge von Schiffen aus den britischen Häfen im Laufe des August in die Erscheinung, und schließlich beanspruchten die Transporte indischer Truppen nach Ägypten und nach dem französischen Kriegsschauplatz beträchtliche Mengen an Schiffsraum. Der Mangel an Schiffsraum war im August vorübergehend so groß, daß die Ausfuhr bengalischer Kohle völlig aufhörte, während in der ersten Hälfte des September zwar Schiffe in beschränktem Maße für die Ausfuhr von Kohle und Tee, nicht dagegen von Jute sowie für die Einfuhr von Zucker verfügbar gemacht werden konnten.

Die Beförderung indischer Truppen nach Ägypten und dem heimischen Kriegsschauplatz hatte weiter zur Folge, daß die ostindischen Seestreitkräfte durch den Geleitdienst der Transportschiffe auf dem Wege von Bombay und Karachi nach Aden völlig in Anspruch genommen wurden.

Dadurch war zwar auf diesem Wege gleichzeitig der Handel verhältnismäßig gut gesichert, jedoch blieben die übrigen Handelsstraßen des Indischen Ozeans und selbst der Handelsstraßenknotenpunkt bei Colombo nunmehr ohne Schutz.

Handelskrieg im Golf von Bengalen.

Vorstehend ist die Lage geschildert, als „Emden" Anfang September in den Indischen Ozean eintrat. Das Wetter war zu dieser Zeit für die Kreuzerkriegführung nicht günstig. Der Südwestmonsun wehte noch ziemlich stark, es war häufig trübe und regnerisch, wodurch die Ortsbestimmung und damit auch das genaue Ansteuern der Dampferfahrstraßen erheblich erschwert wurde.

Am 6. September morgens wurde auf „Emden", die zu dieser Zeit etwa 100 Seemeilen südwestlich der Nordspitze von Sumatra stand, der Funkspruch eines englischen Dampfers gehört, der nach Sabang den Zeitpunkt seines Eintreffens meldete und mitteilte, er habe mit Rücksicht auf den Kriegszustand den Weg um das Kap der Guten Hoffnung gewählt. Obwohl danach der Dampfer den Kurs der „Emden" in der Nähe ihres Standortes kreuzen mußte, wurde er bei dem trüben Wetter nicht gesichtet. Am folgenden Tage erreichte „Emden" gegen 8 Uhr vormittags den Dampferweg Colombo—Sabang und dampfte auf diesem bis gegen Mittag nach Westen, ohne Schiffe in Sicht zu bekommen. Mit nordnordwestlichem Kurse steuerte sie sodann den Dampferweg Negapatam—Sabang an, dem sie bis zum 9. morgens folgte. Am 9. vormittags hielt sich „Emden" mehrere Stunden auf dem Schnittpunkt der Dampferwege Colombo—Rangoon und Negapatam—Sabang auf und nahm dann Kurs auf die Straße Colombo—Calcutta.

Gegen 10 Uhr abends wurden noch außerhalb dieser Straße die Lichter eines Schiffes gesichtet, das auf 10° 15′ Nord und 84° 8′ Ost angehalten wurde. Es wurde als griechischer Dampfer „Pontoporos", mit 6600 Tonnen bengalischer Kohle in englischer Charter von Calcutta nach Bombay[1]) unterwegs, festgestellt; seine Ladung war nach Aussage des Kapitäns für die englische Regierung bestimmt. Da hiernach die Aufbringung des Schiffes gerechtfertigt war, beschloß der Kommandant der „Emden", den „Pontoporos" als Kohlendampfer mitzuführen. Der griechische Kapitän erklärte sich bereit, gegen eine Vergütung mit seiner zum größten Teil aus Griechen bestehenden Mannschaft den Dienst auf dem Schiff weiterzuversehen.

[1]) Nach C. E. Fayle, Seaborne Trade, Vol. 1, Seite 204: Von Calcutta nach Karachi.

Am 10. September gegen 6 Uhr vormittags sichtete „Emden", auf der Straße Colombo—Calcutta nordwärts dampfend, den englischen Dampfer „Indus" von 3871 Br. R. T., der, von der englischen Regierung gechartert und für Truppen- und Pferdetransport eingerichtet, sich auf dem Wege nach Bombay befand, um dort Truppen an Bord zu nehmen. Er wurde auf 10° 48′ Nord und 84° 2′ Ost gegen 4 Uhr nachmittags nach Öffnen der Bodenventile durch Geschützfeuer versenkt, nachdem vorher Proviant und Material, insbesondere Seife, von ihm übergenommen waren. In gleicher Weise wurde am folgenden Tage nachmittags mit dem englischen Dampfer „Lovat" von 6102 Br. R. T. verfahren, der, wie „Indus" in Calcutta für den Truppen- und Pferdetransport hergerichtet, auf der Fahrt nach Bombay angetroffen und auf 13° 25′ Nord und 84° 52′ Ost versenkt wurde. Die Besatzungen der Prisen wurden auf dem Begleitdampfer „Markomannia" untergebracht. Beide Dampfer hatten mit der Anwesenheit eines deutschen Kreuzers in jenen Gewässern keineswegs gerechnet; daher hatte „Indus" keinen Versuch gemacht, seine Funkentelegraphieanlage zu einem Hilferuf zu benutzen; der Kapitän des „Lovat" hatte die drei Schiffe „Emden", „Markomannia" und „Pontoporos" sogar für einen britischen Geleitzug gehalten.

Am 12. September war „Emden" durch östlich laufenden Strom aus dem Dampferwege versetzt worden, was sich erst herausstellte, als der Schiffsort durch ein astronomisches Besteck festgelegt werden konnte und danach durch entsprechende Kursänderung berichtigt wurde. Gegen 11 Uhr abends wurde an diesem Tage auf 16° 50′ Nord und 86° 14′ Ost der englische Dampfer „Kabinga" von 4657 Br. R. T. der Ellerman and Bucknall Line angehalten, dessen Ladung für nordamerikanische Häfen bestimmt war, während ihre Verschiffer englische Firmen in Calcutta waren. „Mit Rücksicht auf letzteren Umstand", so berichtet Fregattenkapitän v. Müller, „wäre wahrscheinlich auch die Vernichtung der Ladung ohne Schadenersatz zulässig gewesen. Da mir aber Einsprüche wegen des Eigentumsrechts der Ladung von amerikanischer Seite nicht ausgeschlossen erschienen und ich ohnedies ein Schiff für die Beförderung der Prisenbesatzungen der gekaperten Dampfer brauchte, nahm ich »Kabinga« hierfür in Aussicht."

Fregattenkapitän v. Müller fügt dieser Feststellung noch folgende Betrachtung hinzu: „Meines Erachtens würde es zweckmäßig sein, im Hinblick auf die Leichtigkeit, den richtigen Eigentümer einer Ladung zu verschleiern, und auf die Schwierigkeit, den Eigentümer der einzelnen Teile einer Ladung bei der Untersuchung auf See festzustellen, bei einem Neuaufbau des internationalen Seerechts den Satz der

Pariser Seerechtsdeklaration, daß neutrales Eigentum auf feindlichem Schiff, ausgenommen Konterbande, der Beschlagnahme nicht unterliegt, fallen zu lassen." Diese Betrachtung ist von besonderem Interesse, weil sie zeigt, wie der deutsche Kreuzerkommandant inmitten seiner schwierigen Kreuzerkriegstätigkeit eine gesetzmäßige Entwicklung des Seekriegsrechts nach dem Kriege im Auge hatte, während gleichzeitig die britischen Behörden in der Heimat durch die orders in council der Jahre 1914—1916[1]) das gesamte Seekriegsrecht — von der Pariser Seerechtsdeklaration vom 16. April 1856 bis zur Londoner Erklärung vom 26. Februar 1909 — in willkürlicher Weise beugten und zertrümmerten, um die jedem Rechtsbegriff Hohn sprechende Hungerblockade durchzuführen.

Auch der Dampfer „Kabinga", dessen Kapitän Frau und Kind an Bord mitführte[2]), fand vor der Aufbringung keine Zeit, eine funkentelegraphische Meldung abzugeben.

Kurze Zeit nach der Anhaltung der „Kabinga" wurde in der Nacht vom 12. zum 13. der englische Dampfer „Killin" von 3544 Br. R. T. mit einer Ladung von 5000 bis 6000 Tonnen bengalischer Kohle auf 16° 55′ Nord und 86° 24′ Ost aufgebracht. Der Kommandant beschloß, ihn bis zum nächsten Morgen mitzunehmen und dann zu versenken, da er auf eine Vermehrung seines Vorrates an der für die Kreuzerkriegführung wenig geeigneten bengalischen Kohle vorläufig keinen Wert legte. „Emden" hatte in dieser Nacht nicht weniger als vier Dampfer bei sich, von denen zwei, „Kabinga" und „Markomannia", an Steuerbord, die beiden anderen, „Pontoporos" und „Killin", an Backbord achteraus fuhren.

Am 13. September gegen 3 Uhr nachmittags wurde der englische Dampfer „Diplomat" von 7615 Br. R. T., der erst am 12. abends den Hugli, den Hauptarm des Ganges-Deltas, verlassen hatte, auf 17° 55′ Nord und 86° 45′ Ost angehalten. Er war nur zwei Jahre alt, für 81 000 £ versichert und führte eine sehr wertvolle Ladung von 7000 Tonnen, darunter 30 000 Kisten Tee, für London bestimmt, so daß die Ladung einen Wert von über 250 000 £, d. h. über 5,1 Millionen Mark, darstellte. Der Zufall wollte es, daß auf diesem Dampfer und der von „Königsberg" am 6. August im Golf von Aden aufgebrachten „City of Winchester" die besten Teile der indischen Tee-Ernte verschifft worden waren. Die Besatzung des „Diplomat" wurde auf „Kabinga" übergeschifft, der Dampfer dann versenkt. Während diese Arbeiten im Gange waren, kam gegen 4 Uhr

[1]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 40 ff.

[2]) Vor der Entlassung der „Kabinga" am 14. September übermittelte der Kapitän dem Kommandanten der „Emden" einen Brief, in dem er diesem seinen Dank für die rücksichtsvolle Behandlung aussprach, die ihm und seiner Frau zuteil geworden war.

30 Minuten von Süden her ein weiterer Dampfer in Sicht. „Emden" fuhr ihm entgegen und stellte ihn als den italienischen Dampfer „Loredano", von Triest nach Calcutta bestimmt, fest. Da die Ladung keine Bannware enthielt, so ließ der Kommandant der „Emden" den italienischen Kapitän fragen, ob er gegen eine Vergütung die Besatzung und Passagiere der aufgebrachten Dampfer nach Calcutta bringen wolle. Er lehnte dies zunächst ab, erklärte sich aber schließlich, nachdem der an Bord geschickte Prisenoffizier ihm klargemacht hatte, daß dies keine Neutralitätsverletzung sei, dazu bereit. Der Kommandant nahm aber dann doch Abstand von der Ausführung dieses Planes, weil die Überschiffung vor Dunkelwerden nicht mehr bewerkstelligt werden konnte und nach Einbruch der Nacht bei dem herrschenden starken Seegang sehr schwierig gewesen wäre. Da „Loredano" als neutrales Schiff ohne Bannware nicht länger festgehalten werden durfte, wurde er entlassen; eine Funkentelegraphieanlage besaß der Dampfer nicht, so daß die Gefahr einer sofortigen Meldung nicht vorlag.

Fregattenkapitän v. Müller stellte nunmehr folgende Überlegungen an: „Aus verschiedenen Gründen mußte ich jetzt damit rechnen, daß die Anwesenheit eines deutschen Kriegsschiffes im Golf von Bengalen vermutet und in kurzer Zeit vielleicht bekannt werden würde. Die Dampfer »Pontoporos«, »Indus« und »Lovat« hätten Point de Galle[1]) am 11. bzw. 12. September passieren müssen. Das Ausbleiben der Meldung von mehreren Schiffen an die dortige Signalstation mußte auffallen. Es war möglich, daß die Anwesenheit der »Emden« im Langinni-Hafen (Simaloer-Insel) doch allmählich den Engländern bekannt wurde. Der italienische Dampfer »Loredano« konnte nach seiner Entlassung anderen ihm begegnenden Schiffen die Anwesenheit der »Emden« im Golf von Bengalen mitteilen, und diese wiederum konnten möglicherweise die Nachricht in die Welt funken. Nach Mitteilungen der Kapitäne und anderer Personen der gekaperten Schiffe war anzunehmen, daß sich vorläufig in Calcutta oder vor den Ganges-Mündungen kein englisches Kriegsschiff befinde. Inwieweit diese Angaben zuverlässig waren, wußte ich natürlich nicht, auch war mir nicht bekannt, ob und welche feindlichen Schiffe sich überhaupt im Golf von Bengalen aufhielten.

„Ich hatte ursprünglich die Absicht gehabt, bei Dunkelheit bis zu den Ganges-Mündungen vorzustoßen, und hatte gehofft, auf der Balasor-Reede (westlich der Ganges-Mündungen) außer Sicht von Land Kohlen auffüllen zu können. Letzteres wurde dadurch unmöglich, daß der mit ziem-

[1]) An der Südwestecke von Ceylon.

licher Stärke wehende Monsun in den letzten Tagen mehr nach Südosten gedreht hatte und daher gerade in die Balasor-Bucht hineinstand. Die Frage der Kohlenergänzung wurde daher erheblich schwieriger und dringender. Einen geschützten Platz zum Kohlen mußte ich nun entweder bei den Andamanen oder bei den der Tenasserim-Küste (südlich des Golfs von Martaban) vorgelagerten Inseln suchen. Die letztere Gegend schien mir größere Sicherheit gegen ein Überraschtwerden durch feindliche Streitkräfte zu bieten.

„Mit Rücksicht auf den Dampfer »Loredano« steuerte ich nach dessen Entlassung (auch der Dampfer »Killin« war inzwischen versenkt worden) zunächst südlichen Scheinkurs, gab das weitere Vorgehen bis zu den Ganges-Mündungen auf und entschloß mich, besonders da mich die Beute auf dem Dampferweg Colombo—Calcutta etwas enttäuscht hatte, dann noch für einen Tag nach dem Dampferwege Madras—Calcutta (Ostküste Vorderindiens) zu gehen, in der Hoffnung, dort noch einen guten Fang zu machen."

Als „Emden" mit nordnordwestlichem Kurse nach diesem Dampferweg hinüberhielt, kam gegen 8 Uhr abends ein Dampfer in Sicht. Er wurde veranlaßt zu stoppen und teilte auf Anfrage durch Morsesignal mit, daß er der italienische Dampfer „Dandolo" sei, von Calcutta nach Colombo bestimmt. Diese Angaben schienen richtig zu sein. Um keine Zeit zu verlieren, wurde der Dampfer ohne Untersuchung durch ein Prisenkommando entlassen.

Am 14. September, morgens gegen 9 Uhr, kam unerwartet die indische Küste bei Black Pagoda, 50 Seemeilen südwestlich von False Point, in Sicht. „Emden" war demnach durch Strom stark nach Westen versetzt worden. Es wurde daher auf östlichen Kurs abgedreht, um den Dampferweg Madras—Calcutta wieder zu erreichen; auf diesem wurde dann nordwärts gesteuert. Da bis 3 Uhr nachmittags kein Dampfer in Sicht gekommen war, beschloß der Kommandant, den Dampfer „Kabinga" zu entlassen, um den Schauplatz seiner Tätigkeit zu wechseln und dazu nach der Westküste von Hinterindien zu gehen. Als mit der Überschiffung der noch auf „Markomannia" befindlichen Prisenbesatzungen auf „Kabinga" begonnen war, kam ein Dampfer in Sicht, den „Emden", da die beiden Kutter bei der Überschiffung der Prisenbesatzungen verwendet wurden, durch Signal veranlaßte, in die Nähe von „Kabinga" zu kommen. Hier wurde festgestellt, daß es der englische Dampfer „Trabboch" von 4028 Br. R. T., ohne Ladung auf der Fahrt von Negapatam nach Calcutta, war. Seine Besatzung wurde auf „Kabinga" übergeschifft, letztere entlassen und „Trabboch" am späten Abend auf 19° 55′ Nord und 87° 11′ Ost durch

Sprengpatronen versenkt, wobei sich infolge Entzündung des Kohlenstaubes eine weithin sichtbare Flamme bildete.

Als „Emden" bald nach der Entlassung der „Kabinga" auf östlichen Kurs gegangen war, wurden kurz vor Mitternacht die Lichter eines Dampfers gesichtet. Der mit Morselaterne übermittelten Aufforderung kam er zunächst nicht nach und machte offenbar den Versuch zu entkommen. Auf „Emden" vermutete man, daß er die Kohlenstaubexplosion, die auf dem Dampfer „Trabboch" bei dessen Sprengung stattgefunden hatte, gesehen habe und dadurch mißtrauisch geworden sei. Nachdem zuerst zwei blinde, dann einige scharfe Schüsse gefeuert waren, stoppte er. Es handelte sich um den englischen Dampfer „Clan Matheson" von 4775 Br. R. T., auf der Fahrt von Madras nach Calcutta mit Stückgutladung, die zum Teil sehr wertvoll war (Lokomotiven, Automobile, Schreibmaschinen usw.). Die Eigentümer der Ladung, von der ein Teil bereits in Colombo und Madras gelöscht war, 2800 Tonnen sich aber noch an Bord befanden, waren Engländer. Der Kapitän war in Madras unterrichtet worden, daß die Schiffahrt im Golf von Bengalen unbedingt sicher sei; er hatte daher die Lichter nicht abgeblendet und auch die Funkentelegraphie nicht klar zum Gebrauch gehabt. Die Besatzung der Prise wurde auf „Markomannia" übergeschifft, der Dampfer auf 19° 55′ Nord und 87° 25′ Ost versenkt und der Kurs nach dem Golf von Martaban wiederaufgenommen.

Am 15. September gingen besonders starke Regengüsse nieder. Die Beobachtung der feindlichen Funkentelegraphie ergab, daß der italienische Dampfer „Loredano" den englischen Dampfer „City of Rangoon" vor der „Emden" gewarnt habe, ferner, daß letzterer die Nachricht an die Funkenstation auf dem Feuerschiff an der Mündung des Hugli übermittelt habe. Später wurde gehört, daß der Dampfer „Kabinga" trotz Unbrauchbarmachens seiner Funkenstation durch „Emden" einen Funkspruch an Hugli-Feuerschiff übermittelt hatte[1]), der die von der „Emden" aufgebrachten und versenkten Dampfer enthielt und zur Folge hatte, daß alle auslaufenden Dampfer angewiesen wurden, in den Hugli zurückzukehren, sowie daß die Lotsendampfer eingezogen wurden.

In der Nacht zum 16. September trat ein vollkommener Umschlag in der bis dahin schlechten Witterung ein. Bei Tagesanbruch am 16. September war spiegelglatte See und nur ganz geringe Dünung. Es wurde daher der Versuch gemacht, längsseit von „Pontoporos" zu gehen, um von diesem Kohlen überzunehmen, was sich als sehr gut ausführbar erwies. „Emden" ging, sobald sie längsseit des Dampfers war, mit den Maschinen

[1]) Die Anlage war mittels der von dem Personal der „Emden" nicht aufgefundenen Reserveteile wieder instandgesetzt worden.

„so langsam wie möglich voraus" und steuerte so, daß die Schiffe annähernd mit dem Kopf auf der Dünung lagen. Außer starken Reibhölzern wurden beim Längsseitliegen elastische Fender aus Hängematten benutzt, die im Laufe der Zeit noch vervollkommnet wurden und sich sehr gut bewährten. Bis zum Abend wurden 440 Tonnen übergenommen. Die Kohlenfrage war damit zunächst gelöst, und der Kommandant beschloß daher, einen Vorstoß bis in die Nähe der Rangoon-Mündung zu machen.

Die Kohlen waren aus „Pontoporos" genommen worden, da dieser nach einem Treffpunkt westlich von Simaloer entlassen werden sollte. Denn bei einer Höchstgeschwindigkeit des Dampfers von nur 9 Seemeilen wurde „Emden" durch ihn in der Wahl ihrer Marschgeschwindigkeit zu sehr behindert. Fregattenkapitän v. Müller wollte diesen Kohlendampfer vorläufig als Reserve bereithalten, da er nicht wußte, wie sich die weitere Kohlenversorgung gestalten würde. Dem griechischen Kapitän wurde in Aussicht gestellt, daß bei zufriedenstellendem Verhalten sein Schiff nicht zerstört und ihm und seiner Besatzung bei der Entlassung eine Vergütung gezahlt werden würde. Zum Führer des „Pontoporos" wurde der Erste Offizier Bahl der „Markomannia" ernannt. Er erhielt den Befehl, nach Einbruch der Dunkelheit allmählich mit dem Schiff zurückzubleiben und dann Kurs nach dem festgesetzten Treffpunkt zu nehmen.

Auf dem Dampferwege Singapore—Calcutta, auf dem „Emden" am 17. September kreuzte, und auf dem Schnittpunkt dieses Dampferweges mit dem von Madras—Rangoon, wo einige Stunden gewartet wurde, kamen keine Schiffe in Sicht. „Emden" nahm dann Kurs auf die Rangoon-Mündung.

Es wurden in diesen Tagen verschiedentlich Funksprüche gehört, die sich auf die „Emden" bezogen, so z. B. von Diamond-Rock (an der Südwestspitze von Burma) an Table Island (nördlichste Insel der Andamanen). Durch diesen funkentelegraphischen Verkehr ergab sich unter anderem auch, auf welchen englischen Kreuzer sich der häufig gehörte Anruf und die Unterschrift „q m d" bezog. Auf die Anfrage einer Küstenstation: „Who is »q m d«?" antwortete harmlos eine andere: „Hampshire".

Als „Emden" sich am 18. September dem Dampferwege Rangoon—Singapore näherte, kam gegen 4 Uhr nachmittags an Steuerbord voraus eine Rauchwolke in Sicht, die sich in der Richtung nach Rangoon zu bewegte. „Emden" hielt mit dem Kurs so weit vor und regelte die Fahrt so, daß sie erst bei Dunkelheit in 15° 31′ Nord und 96° 16′ Ost an den Dampfer herankam. Von dem Ort der Anhaltung war das hin und her gehende Leuchten der Scheinwerfer der Lotsen- oder Wachtfahrzeuge vor der Rangoon-Mündung deutlich zu beobachten. Nach Meldung des Prisen-

offiziers handelte es sich um den norwegischen Dampfer „Dovre", der sich ohne Bannware auf der Fahrt von Penang nach Rangoon befand. Der norwegische Kapitän erklärte sich bereit, für die Summe von 100 mexikanischen Dollars die Besatzung des „Clan Matheson" nach Rangoon zu bringen. Nach ihrer Überschiffung auf den Dampfer „Dovre" wurde dieser entlassen, worauf „Emden" zunächst auf südlichen Scheinkurs und später auf westlichen Kurs ging.

Nach den vom Kapitän des „Dovre" erhaltenen Mitteilungen befanden sich zwei englische Hilfskreuzer in der Malakka-Straße, während die französischen Panzerkreuzer „Montcalm" und „Dupleix" in Penang lagen. Fregattenkapitän v. Müller mußte somit mit der Anwesenheit überlegener feindlicher Streitkräfte an der Westküste Hinterindiens rechnen und hielt es daher für zweckmäßig, diese Gewässer möglichst bald zu verlassen. Er faßte den Entschluß, seine Tätigkeit zunächst wieder nach der Ostküste Vorderindiens zu verlegen und Madras anzusteuern.

Das Einsetzen der britischen Gegenwirkung.

Der italienische Dampfer „Loredano"[1]) hatte am 14. September nahe der Mündung des Hugli den von Calcutta ausgelaufenen Dampfer „City of Rangoon" der Ellerman Line getroffen, der die Nachricht von dem Auftauchen der „Emden" funkentelegraphisch nach Calcutta weitergegeben hatte. Hier ging die Warnung am 14. September 2 Uhr nachmittags ein. Sie wirkte, da man bisher an eine Gefährdung der Schiffahrt durch deutsche Kreuzer nicht gedacht hatte, wie ein Blitz aus heiterem Himmel. Die Schiffahrt wurde in Calcutta sofort eingestellt; die Leuchtfeuer wurden gelöscht, das Lotsenfahrzeug aus der Mündung des Hugli wurde zurückgezogen. Die Nachricht wurde nach Chittagong und anderen Häfen sowie an den Intelligence Officer in Colombo weitergegeben. Dieser ordnete sofort die Einstellung der Schiffahrt im Golf von Bengalen und die Schließung der Handelsstraße Colombo—Singapore an. Der gesamte Handelsverkehr im nördlichen Teil des Indischen Ozeans war damit östlich Colombo stillgelegt.

Am 15. September morgens traf die funkentelegraphische Meldung der „Kabinga" ein, sie kehre mit den Besatzungen von fünf versenkten Schiffen zurück, am gleichen Tage lief „Loredano" in Calcutta ein, am 16. landete „Kabinga" die Besatzungen der Dampfer „Indus", „Lovat",

[1]) Der Kapitän des „Loredano" wich von seinem Kurse ab, um die Warnung möglichst bald an andre Schiffe übermitteln zu können. Ihm wurde für die neutralitätswidrige Unterstützung der Briten vom Gouverneur von Bengalen eine goldene Uhr mit Kette überreicht.

„Killin", „Diplomat" und „Trabboch" sowie den Leitenden Ingenieur des „Pontoporos", einen Engländer. Drei Tage später traf von Rangoon die Nachricht von der Versenkung des „Clan Matheson" ein.

Da das Ostindische Geschwader unter Kontreadmiral Peirse durch die Deckung der indischen Truppentransporte im westlichen Teil des Indischen Ozeans vollauf in Anspruch genommen war, so übertrug Vizeadmiral Jerram[1]), der die Nachricht von der Tätigkeit der „Emden" in der Nacht

Engl. Panzerkreuzer **„Hampshire"** (1903)

Länge	137,2 m
Wasserverdrängung	11 020 t
Geschwindigkeit	22,3—23,6 sm
Armierung	4-19 cm; 6-15,2 cm; 2 Tpd. R.
Besatzung	650

Engl. Kleiner Kreuzer **„Yarmouth"** (1911)

Länge	131,1 m
Wasserverdrängung	5330 t
Geschwindigkeit	24,75—27,1 sm
Armierung	8-15,2 cm; 2 Tpd. R.
Besatzung	380

Jap. Kleiner Kreuzer **„Chikuma"** (1911)

Länge	134,1 m
Wasserverdrängung	5030 t
Geschwindigkeit	27 sm
Armierung	8-15,2 cm; 4-7,6 cm; 3 Tpd. R.
Besatzung	390

vom 15. zum 16. September — bald nach derjenigen von dem Auftauchen der deutschen Panzerkreuzer des Grafen Spee vor Apia — erhielt, die Verfolgung der „Emden" dem Panzerkreuzer „Hampshire" und dem japanischen Kleinen Kreuzer „Chikuma", denen am 17. der Kleine Kreuzer „Yarmouth" folgte. Außerdem entsandte er den Panzerkreuzer „Minotaur" nach der Westküste von Sumatra und den japanischen Schlachtkreuzer „Ibuki" nach den Cocos-Inseln, um gleichzeitig die Plätze zu überwachen, die „Emden" zur Kohlenübernahme möglicherweise aufsuchen würde. Der französische Panzerkreuzer „Dupleix", der zur Reparatur in Penang lag, sollte nach Fertigstellung zur Bewachung der Malakka-Straße treten, die

[1]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 166 ff.

bis dahin von „D'Iberville" und drei französischen Zerstörern ausgeübt wurde. Der Kommandant der „Hampshire", Kapitän H. W. Grant, der die Jagd auf die „Emden" leitete, beabsichtigte, mit „Hampshire" und „Chikuma" einen Punkt 50 Seemeilen östlich von Dondra Head (Süd-Ceylon) anzusteuern, um von hier aus die Handelsstraßen nach Madras und False Point abzusuchen. Da „Yarmouth", die nach Rangoon vorstoßen und die Nicobaren und Andamanen absuchen sollte, infolge einer Maschinenhavarie Penang anlaufen mußte, so übernahm er selbst ihre Aufgabe und sandte „Chikuma" allein nach Ceylon. Als „Emden" am 18. September abends vor Rangoon stand, steuerte „Hampshire" an der Ostseite der Nicobaren nordwärts. Da die indischen Behörden die Funksprüche an die mit der Verfolgung der „Emden" beauftragten Schiffe in offener Sprache abgaben, so hielt es der Kommandant der „Hampshire" für erforderlich, Port Blair auf Süd-Andaman anzulaufen, um durch ein Kabeltelegramm die Abstellung dieses Mangels zu veranlassen. Am 19. erhielt er die Meldung von der Anhaltung des „Dovre" vor Rangoon. Eine weitere, auch von „Emden" abgehörte funkentelegraphische Nachricht besagte: „I hear from really reliable person that gun fire has been heard near Akyab[1])." Dieser folgend, ging „Hampshire" zunächst weiter nach Norden und suchte nach dem Passieren von Akyab am 22. September die False Bay ab, von der aus sie entlang der Handelsstraße nach Süden in der Richtung auf Madras steuerte. „Chikuma" kohlte am 21. in Colombo, um dann mit zwei Kohlendampfern an der Ostküste von Ceylon nach Norden zu marschieren. Nur einem Mißverständnis war es zuzuschreiben, daß sie in Colombo auf weitere Befehle des englischen Geschwaderchefs wartete, anstatt dem vom Kapitän Grant erhaltenen Befehl gemäß unverzüglich nach Madras zu gehen. „Yarmouth", die am 20. ihre Reparatur in Penang beendet hatte, suchte zunächst den Golf von Martaban ab.

Am 22. September morgens wurde die britische Schiffahrt wieder freigegeben. Die indischen Truppentransporte gingen um diese Zeit von Bombay und Karachi unter Deckung der ostindischen Seestreitkräfte nach Aden und Mombasa in See, obwohl am 20. der Angriff der „Königsberg" auf den englischen Kreuzer „Pegasus" auf der Reede von Sansibar stattgefunden hatte.

Die Beschießung von Madras[2]).

Fregattenkapitän v. Müller hatte am 18. September nach Entlassung des Dampfers „Dovre" im Golf von Martaban Kurs auf Madras ge-

[1]) „Ich höre von durchaus zuverlässiger Seite, daß in der Nähe von Akyab Kanonendonner gehört worden ist."

[2]) Siehe Anlage 1, Nebenkarte A.

nommen, wo er die Öltankanlagen der Burma Oil Company zu beschießen beabsichtigte. Er äußerte sich zu dem Plan folgendermaßen: „Ich hatte diese Beschießung lediglich als eine Demonstration ins Auge gefaßt, um unter der indischen Bevölkerung Aufregung hervorzurufen, den englischen Handel zu beunruhigen und das englische Prestige zu beeinträchtigen. Verluste unter der indischen Bevölkerung wollte ich möglichst vermeiden, da solche wahrscheinlich von englischer Seite zur Stimmungmache unter der indischen Bevölkerung für den Krieg gegen Deutschland ausgenutzt worden wären. Geringer Munitionsverbrauch war mit Rücksicht auf die weitere Tätigkeit der »Emden« auch ein Gesichtspunkt, der mitbestimmend für die Anlage der Unternehmung war."

Am 19. September war so günstiges Wetter für eine Kohlenergänzung in See, daß die Gelegenheit ausgenutzt wurde, um aus „Markomannia" 310 Tonnen Kohlen überzunehmen. Von 11 bis 2 Uhr nachts ging „Emden" durch den Preparis-Südkanal, wo die Funkentelegraphie der „Hampshire" in großer Lautstärke gehört wurde; zu dieser Zeit kreuzte „Emden" den Kurs des englischen Panzerkreuzers, der von Port Blair her mit nördlichem Kurs im Anmarsch war.

Die Fahrt nach Madras wurde mit 12 Seemeilen (Umdrehungen für 13 Seemeilen) zurückgelegt, um in den Abendstunden vor diesem Hafenplatz einzutreffen. Irgendwelche Schiffe wurden auf dem Marsche nicht getroffen. Der Kommandant hatte die Empfindung, als ob nach dem Bekanntwerden der Anwesenheit der „Emden" im östlichen Indischen Ozean die feindlichen Handelsschiffe in dieser Gegend in den Häfen zurückgehalten würden.

Am 22. September gegen 6 Uhr nachmittags, als „Emden" etwa 50 Seemeilen von Madras abstand, wurde „Markomannia" mit dem Befehl entlassen, nach einem Treffpunkt 15 Seemeilen östlich von Pondicherry zu gehen und dort bis zu einer bestimmten Uhrzeit am 23. zu warten. Würde der Kreuzer bis zu diesem Zeitpunkt nicht zu ihr stoßen, sollte „Markomannia" einen Treffpunkt bei Simaloer ansteuern und schließlich im Falle des Nichteintreffens der „Emden" einen holländischen Hafen anlaufen. Von etwa 8 Uhr abends an steuerte „Emden" in voller Gefechtsbereitschaft mit hoher Fahrt Madras an. Mit dem Erscheinen eines feindlichen Kriegsschiffes wurde in diesem Ort offenbar nicht gerechnet, denn alle Leuchtfeuer und die Stadtbeleuchtung brannten, was die Ortsbestimmung auf See erleichterte. Der Kommandant berichtet über den Angriff wie folgt: „Es war Wetterleuchten, so daß ich befürchtete, daß die Annäherung der »Emden« von den Batterien des Hafens bemerkt werden würde. Der Kreuzer kam aber doch unbemerkt heran. Die Beschießung der

Öltanks war aus einer Richtung beabsichtigt, in der diese ungefähr mit der in der Karte angegebenen New lighthouse battery in Deckpeilung lagen. Auf etwa 30 hm Abstand von den Molenfeuern wurde nach Süden aufgedreht und mit Scheinwerfern auf den Strand in der Richtung auf das Blinkfeuer auf den Law Courts geleuchtet. Da die Wirkung der Scheinwerfer durch die Straßen- und Hafenbeleuchtung der Stadt abgeschwächt wurde und die Öltanks sich auf diese Entfernung noch nicht genügend abhoben, drehte ich mit Hart-Steuerbordruder noch näher heran, dann wieder zurück und ließ das Feuer eröffnen. Das Einschießen wurde etwas erschwert dadurch, daß die Beobachtung der Aufschläge durch die blendenden Lichter an Land beeinträchtigt wurde. Nachdem etwa 130 Schuß verfeuert, zwei größere Öltanks in Brand geschossen und wahrscheinlich noch einige andere leerstehende getroffen worden waren, ließ ich die Beschießung, die im ganzen etwa zehn Minuten gedauert hatte, abbrechen, die Scheinwerfer blenden, ging zunächst auf nordöstlichen Kurs, ließ, um an Land über die weiteren Absichten der »Emden« einen falschen Eindruck hervorzurufen, für einige Zeit während des Abdampfens auf nordöstlichem Kurse die Beleuchtung im Achterschiff anstellen und ging, sobald das Schiff genügend aus Sicht von Land war, zuerst auf östlichen, dann auf südlichen Kurs.

„Während des letzten Teils der Beschießung wurde, wie auf der Hütte stehende Offiziere beobachteten, aus einem Geschütz an Land das Feuer erwidert. Es wurden drei Schüsse beobachtet, die einige hundert Meter vom Heck der »Emden« ins Wasser gingen.

„Der Feuerschein der in Brand geschossenen Öltanks war noch auf eine Entfernung von mehr als 50 Seemeilen zu sehen. Aus Zeitungen, die einige Tage später auf gekaperten Dampfern gefunden wurden, war zu ersehen, daß die Beschießung von Madras nicht nur in dieser Stadt, sondern auch in anderen Städten Indiens, wie Point de Galle und Bombay, eine Panik unter der indischen Bevölkerung und eine Flucht wohlhabender Kaufleute aus den Küstenstädten in das Innere des Landes verursacht hatte."

Nach englischen Angaben brannten 425 000 Gallonen Öl[1]) in zwei Tanks völlig ab. Drei andere Tanks wurden ebenfalls getroffen; jedoch war einer von ihnen leer, die Granate, die den zweiten traf, detonierte an der Außenwand, und in den dritten Tank trat ein Geschoß etwa zwei Fuß oberhalb der Öloberfläche ein, ohne das Öl zu entzünden. Der Dampfer „Chupra" der British India Steam Navigation Co. wurde von mehreren

[1]) C. E. Fayle, Seaborne Trade, Vol. I, Seite 209, 210. Nach „Times" vom 25. September 1914 wurden $1^1/_2$ Millionen Gallonen Öl unbrauchbar. (1 engl. Gallon = 4,54 Liter.)

Geschossen getroffen, unbedeutender Schaden wurde auch in der Stadt angerichtet. Im ganzen wurden auf „Chupra" und an Land fünf Personen getötet, etwa zwölf verwundet.

Am 23. September gegen 5 Uhr morgens traf „Emden" mit „Markomannia" an dem festgesetzten Treffpunkt zusammen, es wurde dann im Morgengrauen Pondicherry und danach Cuddalore angesteuert. Fregattenkapitän v. Müller hoffte, dort zu Anker liegende feindliche Handelsdampfer vorzufinden, sah sich aber in dieser Hoffnung getäuscht. Da es sich um unbefestigte Städte handelte und die Lage militärischer Gebäude nicht genau zu bestimmen war, so nahm er von einer Beschießung Abstand. Von Cuddalore aus ging er auf östlichen Kurs in der Absicht, zur Kohlenergänzung nach Simaloer zurückzukehren und über die durch die Etappe Batavia etwa dorthin geleiteten Dampfer weiter zu verfügen[1]).

Die tief einschneidende Wirkung, die das periodenweise Auftauchen der „Emden" im Verein mit den Operationen des deutschen Kreuzergeschwaders auf die britische Strategie im Stillen Ozean, insbesondere in der Richtung einer erheblichen Verzögerung der Abfahrt des australisch-neuseeländischen Truppentransportes nach Europa hatte, ist bereits im I. Bande des „Kreuzerkrieges in den ausländischen Gewässern" gewürdigt worden[2]). Es waren nicht zum wenigsten die Erfolge der „Emden", die in Australien und Neu-Seeland eine starke Empörung über die als unzulänglich angesehenen Maßnahmen der britischen Admiralität auslösten und diese zwangen, den Forderungen der australischen und neuseeländischen Behörden und öffentlichen Meinung nach starker lokaler Sicherung der Truppentransporte Rechnung zu tragen.

Die Beeinträchtigung des Handelsverkehrs im Indischen Ozean infolge des erneuten Erscheinens der „Emden" war außerordentlich groß. Schon am 23. September 2 Uhr morgens wurde die Schiffahrt im Golf von Bengalen erneut für gefährdet erklärt, nachdem sie vor weniger als 24 Stunden freigegeben worden war. In den Häfen führte die Unterbrechung der Schiffahrt zu einer bedenklichen Anhäufung von Waren. So sammelten sich in Calcutta in den Warenhäusern große Vorräte an Jute und Tee an, was um so nachteiliger war, als der Tee bei längerer Lagerung

[1]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 115, 116: Auf einen von dem Dampfer „Ulm" aufgefangenen Funkspruch der „Emden" wurde von der Etappe Batavia am 27. September der Dampfer „Choising" des Norddeutschen Lloyd mit 1000 Tonnen Kohlen, Maschinenöl und Proviant nach der Insel Simaloer entsandt, in deren Nähe er vom 1. bis 9. Oktober auf „Emden" vergeblich wartete.

[2]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 167 ff.

in dem feuchten Klima in Calcutta an Qualität zu verlieren pflegt. Die Gerbereien von Cawnpore und Agra hatten Kontrakte für die Lieferung von Häuten und Leder für Militärschuhe und -sattelzeug des britischen Heeres abgeschlossen; sie wurden zu beschleunigter Lieferung gedrängt, die Verschiffung ihrer Waren erwies sich indessen lange Zeit als unmöglich. Der dreimal wöchentlich laufende Postdienst zwischen Calcutta und Rangoon mußte eingestellt werden, auch der Hafen von Rangoon war mit Schiffen und Waren überfüllt. In Colombo war die Lage nicht weniger ernst. Hier sammelte sich die ganze nach dem Osten bestimmte Schiffahrt. Die Schließung der Straße Colombo—Singapore hatte anderseits die Einstellung der Zinnausfuhr aus Malakka und die Beeinträchtigung der Zuckerausfuhr von Java nach Großbritannien zur Folge, die bei dem Ausbleiben der Zufuhr vom europäischen Kontinent von erhöhter Wichtigkeit für die britische Wirtschaft geworden war.

Im Arabischen Meer wurde die Schiffahrt noch nicht eingestellt; dort wurden die Kapitäne der Dampfer vertraulich über die Bewegungen der die Truppentransporte sichernden ostindischen Seestreitkräfte unterrichtet, so daß sie in der Lage waren, sich des Schutzes der Kriegsschiffe zu bedienen. Indessen war auch hier der Frachtenmarkt durch das Auftreten der „Emden" sehr ungünstig beeinflußt, die Nachfrage nach Schiffsraum war nur ganz unbedeutend.

Besonders nachhaltig war die Wirkung, die die Beschießung von Madras durch einen deutschen Kreuzer auf die indische Bevölkerung ausübte. Die dadurch verursachte Beunruhigung erstreckte sich auf die ganze indische Ostküste und weit darüber hinaus. Selbst in Calcutta rechnete man — in starker Überschätzung der tatsächlichen Wirkungsmöglichkeiten — mit einer Beschießung oder Landung seitens deutscher Kreuzer. Die eingeborenen Geldverleiher flüchteten in wilder Panik aus den Städten mit ihrem Gelde ins Inland, da sie für ihr Geld und für ihr Leben fürchteten; die Bahnhöfe der Hafenstädte waren tagelang mit flüchtenden Eingeborenen überfüllt. Da die eingeborenen Geldverleiher eine wesentliche Rolle im indischen Wirtschaftsleben bei der Finanzierung von Handelsgeschäften spielen, so bewirkte ihre Flucht eine ebenso tiefgehende Störung des gesamten Handels im südlichen Indien, wie sie bei Kriegsbeginn eingetreten war. Die Erfolge des wagemutigen deutschen Kreuzers machten allgemein einen tiefen Eindruck auf das leicht entflammte Gemüt der Eingeborenen, und es wollte lange Zeit der planmäßigen Propaganda der britischen Presse und der Behörden nicht gelingen, durch Hinweis auf die zur Verfolgung der „Emden" getroffenen umfassenden Maßnahmen die sich unter der eingeborenen Bevölkerung mehr und mehr Geltung ver-

schaffende Überzeugung zu erschüttern, daß die deutschen Seestreitkräfte in der Lage seien, der britischen Seemacht tödlich wirkende Schläge beizubringen.

Die im Laufe der Zeit bekanntgewordenen Nachrichten über die Einwirkung der „Emden"-Erfolge auf die Stimmung der indischen Bevölkerung zeigen deutlich, wie richtig Fregattenkapitän v. Müller gerechnet hatte, als er bei seinen Überlegungen über die von ihm im Indischen Ozean zu befolgende Strategie sich als eines seiner Ziele die Erschütterung des britischen Prestiges bei der indischen Bevölkerung setzte. Auch in der Heimat hatte man sich mit dieser Frage beschäftigt, als bekannt wurde, daß nach Kriegsausbruch aus allen Teilen der Welt indische Revolutionäre nach Indien zurückzukehren begannen, um dort die Befreiung von der britischen Zwangsherrschaft zu betreiben. Auf eine am 30. September aus Konstantinopel eingegangene Nachricht: „Sachverständige empfehlen, »Emden« anzuweisen, gefangen gehaltene indische Revolutionäre auf den Andamanen-Inseln[1]) zu befreien und womöglich nach Indien zu befördern" hatte der Admiralstab der Marine in Berlin am 1. Oktober ein entsprechendes Telegramm an die Etappe Batavia für „Emden" gerichtet. Der in diesem Telegramm enthaltene Befehl wurde indessen schon am 7. Oktober aufgehoben, da der Chef des Admiralstabes im Großen Hauptquartier es für richtiger hielt, dem Kommandanten der „Emden" im Hinblick darauf, daß die Verhältnisse im Indischen Ozean von der Heimat aus in keiner Weise zu übersehen waren, völlige Freiheit des Handelns zu gewähren. Die beiden Telegramme haben S. M. S. „Emden" nicht erreicht.

Die Erfolge der „Emden" wurden von britischer Seite unter anderem auf ein gut arbeitendes System von Spionen zurückgeführt, die den deutschen Kreuzer über die Bewegungen der britischen Schiffe unterrichten sollten. Demgegenüber ist ausdrücklich festzustellen, daß „Emden" keinerlei Nachrichten von außerhalb erhielt, sondern daß der Kommandant seine von reiflicher Überlegung und hohem Wagemut getragene Tätigkeit lediglich auf seine eingehende Kenntnis der Schiffahrts- und sonstigen Verhältnisse im Indischen Ozean gründete, die er durch Studium aller in Frage kommenden Veröffentlichungen während der Kreuzfahrten dauernd zu erweitern suchte. „Der Kommandant brachte den größten Teil seiner Zeit auf der Brücke zu", so berichtet der Erste Offizier der „Emden", Kapitänleutnant v. Mücke. „Bei Tage bildete das Studium von Seekarten, Segel-

[1]) Auf den Andamanen befand sich eine britische Strafkolonie, in der einige Jahre vor dem Kriege etwa 15 000 Sträflinge, meist indischer Abkunft, untergebracht waren. Es handelte sich dabei in der Hauptsache um gemeine Verbrecher, doch befanden sich auch mehrere Hundert politischer Gefangener dort.

handbüchern und sonstigen Nachrichten seine Hauptbeschäftigung. In stundenlangen, mühsamen Ausarbeitungen entstanden hier die Pläne, die zu der erfolgreichen Tätigkeit der »Emden« führten." Eine gewisse Unterstützung fand der Kommandant gelegentlich bei den Kapitänen englischer Dampfer, die es sich nicht versagen konnten, den deutschen Kreuzer auf die Annäherung von Schiffen einer Konkurrenzlinie hinzuweisen. Dazu kamen einzelne Nachrichten, die von dem Personal und aus vorgefundenen Zeitungen der aufgebrachten Dampfer eingezogen werden konnten, sowie solche, die der teilweise in offener Sprache geführte Funkspruchverkehr der Gegner übermittelte.

Die feindliche Gegenwirkung befand sich zu der Zeit, zu der „Emden" vor Madras erschien, in unmittelbarer Nähe des deutschen Kreuzers[1]). „Hampshire" stand am 22. abends nur etwa 300 Seemeilen nördlich, „Chikuma" etwas weiter südlich von ihm. Als „Emden" am 23. früh Cuddalore passierte, stand der japanische Kreuzer bei Trincomali mit nördlichem Kurs. Nachdem er die Nordspitze von Ceylon erreicht hatte, machte er auf Befehl des Kommandanten der „Hampshire", die ihren südlichen Kurs beibehielt, kehrt, um Trincomali gegen einen etwaigen Angriff der „Emden" zu schützen.

Handelskrieg westlich Colombo.

In der Nacht vom 23. zum 24. September änderte Fregattenkapitän v. Müller seinen Plan, schon jetzt nach Simaloer zu gehen, um etwa dort eingetroffene Kohlendampfer aufzunehmen. Er entschloß sich vielmehr, noch einige Tage westlich Colombo zu kreuzen. Die Schiffahrtsstraßen sind dort durch die der südwestindischen Küste vorgelagerten Inselgruppen der Lakediven und Malediven auf ein engbegrenztes Seegebiet zusammengedrängt, so daß dort auf einen guten Ertrag der Handelskriegführung gerechnet werden konnte. Das Tagebuch besagt hierüber: „Von meiner ursprünglichen Absicht, die Tätigkeit der »Emden« auf den östlichen Teil des Indischen Ozeans zu beschränken, nahm ich Abstand, da aus bisher erhaltenen indischen Zeitungen und aus Erzählungen von Kapitänen gekaperter Dampfer über eine Tätigkeit S. M. S. »Königsberg« auf den Dampferwegen westlich Indiens nichts bekanntgeworden war. In bezug auf die Kohlenfrage wurde das Risiko allerdings nicht unbeträchtlich größer. Der Kohlenvorrat war schneller zusammengeschmolzen, da sich die von »Pontoporos« genommene bengalische Kohle als sehr schlecht erwiesen hatte.

[1]) Siehe Heft Übersichtskarten (Anlage 6), Karte 1.

Die Heizkraft war an und für sich geringer als die der Schantung-Kohle, und auf den Wasserrohren und Kesselwandungen lagerte sich eine dünne Staubschicht ab, die stark isolierend wirkte, so daß sich der Mehrverbrauch gegenüber der Schantung-Kohle auf etwa 25 v. H. stellte. Die Kohle hatte außerdem den Nachteil sehr starker Rauchentwicklung. Bei dem Vorstoß nach dem Dampferwege Colombo—Aden mußte ich daher vor einer Rückkehr nach Simaloer in Aussicht nehmen, bei den Malediven zu kohlen. Bei einem Zusammentreffen selbst mit einem stark überlegenen Gegner hätte ich unter diesen Umständen auf jeden Fall das Gefecht annehmen müssen, da der Kohlenbestand ein Weglaufen mit Rücksicht auf die Entfernung von dem nächsten neutralen Hafen nicht zugelassen hätte. Letzteres wäre bei den großen Entfernungen im Indischen Ozean und mit Rücksicht auf die zum Teil überlegene Geschwindigkeit der feindlichen Kreuzer in vielen Fällen nicht möglich gewesen. Die Bedenken traten daher gegen die Vorteile, die ich mir von der Unternehmung versprach, zurück."

Am 24. September 4 Uhr morgens ging „Emden" demgemäß auf südlichen Kurs, um Ceylon im Süden zu runden. An diesem Tage wurde der funkentelegraphische Verkehr eines mit einer Telefunkenstation ausgerüsteten Kriegsschiffes sehr laut gehört. Die Entfernung nahm offenbar zuerst ab, dann wieder zu. Wahrscheinlich handelte es sich um den japanischen Kreuzer „Chikuma"[1]), der sich auf dem Wege von Colombo nach Madras befand. Am 25. September wurde Point de Galle in etwa 25 Seemeilen Abstand passiert. Nachmittags wurde auf 5° 47′ Nord und 79° 46′ Ost der englische Dampfer „King Lud" von 3650 Br. R. T., ohne Ladung auf der Fahrt von Aden nach Calcutta, angehalten. Er hatte Colombo nicht angelaufen und war daher über die Lage nicht unterrichtet. Die Besatzung der Prise wurde auf „Markomannia" übergeschifft, der Dampfer versenkt. „Emden" ging dann allmählich auf nördlichen Kurs und steuerte in etwa 30 Seemeilen Abstand von der Westküste Ceylons den Dampferweg Colombo—Aden an. Nach Einbruch der Dunkelheit war das Leuchten der Scheinwerfer der Hafenverteidigung von Colombo deutlich zu beobachten. Etwa in der Höhe von Colombo kam ein Dampfer in Sicht, in dem nach seinem Schattenriß der norwegische Tankdampfer „Oceanic" vermutet wurde. Es wurde daher kein Prisenkommando an Bord geschickt und dem Dampfer ohne Untersuchung erlaubt, weiterzufahren. Kurz vor Mitternacht wurde auf 7° 10′ Nord und 79° 21′ Ost ein Dampfer angehalten, der sich als der englische Dampfer „Tymeric" von 3314 Br. R. T., mit einer Ladung von 4600 Tonnen Zucker im Werte von etwa 1,6 Millionen Mark auf der Fahrt von Samarang nach Falmouth, herausstellte. Er hatte

[1]) Siehe Seite 25.

soeben den Hafen von Colombo verlassen; seine Ladung war auf Rechnung einer englischen Firma von holländischen Agenten verschifft worden. Wegen der Nähe von Colombo wollte der Kommandant den Dampfer mit dem Prisenkommando an Bord bis zum nächsten Morgen folgen lassen. Der Kapitän des Dampfers, scheinbar erbost darüber, daß sein Dampfer in Sicht der Scheinwerfer von Colombo aufgebracht wurde, machte jedoch Schwierigkeiten und veranlaßte seine Besatzung, keine Arbeit zu leisten. Der Prisenoffizier, Oberleutnant z. See d. R. Lauterbach, fügte seiner Meldung hierüber den Vorschlag hinzu, den Dampfer an Ort und Stelle zu versenken. Der Kommandant stimmte zu, da die Erzwingung des Befehls zu folgen möglicherweise Schwierigkeiten ergeben hätte und er sich während der Nacht soweit wie möglich in westlicher Richtung von Colombo entfernen wollte. Er ließ sofort den Kapitän und den Leitenden Maschinisten des „Tymeric" auf die „Emden" bringen, um sie von der übrigen Besatzung zu trennen, die dann auf „Markomannia" übergeschifft wurde. Währenddessen kam ein zweiter Dampfer in Sicht, in dem nach seiner Lichterführung und auf Grund eines vorher abgehörten funkentelegraphischen Verkehrs der holländische Postdampfer „Königin Emma" vermutet wurde. Er wurde nicht angehalten, und mit dem Versenken des „Tymeric" mittels Sprengpatronen wurde so lange gewartet, bis der Holländer sich weit genug entfernt hatte. Bald danach wurde der englische Dampfer „Gryfevale" von 4437 Br. R. T. angetroffen, der sich ohne Ladung auf der Fahrt von Bombay nach Calcutta befand. Er war bis zum 22. infolge des Erscheinens der „Emden" im Golf von Bengalen in Bombay festgehalten worden und hatte bei seiner Abfahrt Anweisung erhalten, in Colombo oder Point de Galle Nachrichten über die Lage im Golf von Bengalen einzuziehen. Der Kapitän des Dampfers „Gryfevale" machte keine Schwierigkeiten, als er Befehl erhielt, „Emden" zu folgen. Der leere Dampfer wurde für die Aufnahme der Prisenbesatzungen gekaperter Schiffe in Aussicht genommen.

Am 26. September morgens kam ein holländischer Postdampfer, westlichen Kurs steuernd, von achtern auf. Es wurde ihm ausgewichen und möglichst so gesteuert, daß er immer in der Achteraus-Peilung von „Emden" stand. Es wurde später gehört, wie er auf eine funkentelegraphische Anfrage, betreffend Nachrichten, jede Auskunft unter Hinweis auf die holländische Neutralität ablehnte, was im Gegensatz zu dem neutralitätswidrigen Verhalten des italienischen Dampfers „Loredano" besonders hervorgehoben zu werden verdient.

Am 27. September 3 Uhr vormittags machte „Emden" einen sehr glücklichen Fang. Ein auf 7° 24′ Nord und 76° 41′ Ost angehaltener

Dampfer erwies sich als der englische Dampfer „Buresk" von 4350 Br. R. T. mit 6000 Tonnen bester Wales-Kohle und 900 Tonnen Bunkerkohle, für die englische Admiralität in Hongkong bestimmt. Der Kommandant nahm ihn sofort als Kohlenbegleitdampfer in Aussicht. Der an der Proviantausrüstung finanziell interessierte Kapitän erklärte, daß er und seine Besatzung auf „Buresk" weiterarbeiten würden. Da dies dem Kommandanten der „Emden" aber doch zu bedenklich erschien, bestimmte er, daß der Kapitän, der Erste Offizier und der Leitende Maschinist, die für das Einfahren der neuen Besatzung von Nutzen sein konnten, an Bord bleiben dürften. Eine neue Besatzung wurde zusammengestellt, bestehend aus dem Kapitänleutnant a. D. Klöpper als Führer, zwei Offizieren als Wachoffizieren, einem Maschinisten, drei Unteroffizieren und fünf Mann sowie einer Anzahl Chinesen, die zu der Besatzung des „Tymeric" gehört hatten; letztere wurden natürlich für ihre Dienste bezahlt.

Im Laufe des Tages entstanden einige Schwierigkeiten auf „Gryfevale" infolge von Trunkenheit einer Anzahl von Engländern, die zu den an Bord gebrachten Prisenbesatzungen gehörten. Der Prisenoffizier, Oberleutnant z. See d. R. Lauterbach, ließ einige Leute in Eisen legen und auf Befehl des Kommandanten der „Emden" jeglichen Alkohol vernichten, worauf die Ruhe bald wiederhergestellt war. Mittags wurde der englische Dampfer „Ribera" von 3500 Br. R. T., ohne Ladung auf der Fahrt von Alexandrien nach Batavia, auf 7° 42′ Nord und 76° 6′ Ost angehalten; er wurde nach Übernahme seines Proviants auf die „Emden" und Überschiffung seiner Besatzung auf „Gryfevale" versenkt. Kurz vor Dunkelwerden wurde schließlich der englische Dampfer „Foyle" von 4147 Br. R. T., in Ballast auf der Fahrt von Venedig nach Rangoon, auf 7° 56′ Nord und 74° 50′ Ost aufgebracht. Während sein Proviant auf „Emden" und seine Besatzung auf „Gryfevale" übergeschifft wurde, kam der holländische Dampfer „Djocja" in Sicht. Da er keine Bannware führte, wurde er auf seiner Fahrt nach Colombo nicht weiter aufgehalten. Der Dampfer „Foyle" wurde danach versenkt. Nach den Erfolgen des 27. September, des gleichen Tages, an dem die Handelsstraße Colombo—Singapore wieder freigegeben war, mußte Fregattenkapitän v. Müller sich entschließen, den Schauplatz seiner Tätigkeit erneut zu wechseln. Er berichtet darüber:

„Ich mußte jetzt diese Kreuzgründe verlassen, da das Ausbleiben verschiedener Dampfer in Colombo auffallen mußte, und vor allen Dingen, da ein Kohlenauffüllen inzwischen sehr dringend geworden war. Der Dampfer »Gryfevale« wurde daher, nachdem auch noch der Kapitän und Leitende Maschinist des »Tymeric« von »Emden« auf ihn übergeschifft

worden waren, am 27. September um 10 Uhr abends entlassen." „Emden" steuerte nun zunächst westlich zur Täuschung des Gegners und nahm dann Kurs auf die Malediven.

Am 29. September 8 Uhr morgens traf „Gryfevale" mit den Besatzungen der von „Emden" in den Tagen vom 25. bis 27. aufgebrachten Dampfer in Colombo ein. Die Nachricht von dem schweren Schlag, der die britische Schiffahrt fast unmittelbar vor den Toren eines der indischen Hauptstützpunkte getroffen hatte, wirkte aufs äußerste beunruhigend. Fast gleichzeitig mit der Meldung über die Beschießung von Papeete durch die Panzerkreuzer des Grafen Spee eintreffend, verursachte sie — wie die Nachrichten über das erste Erscheinen der „Emden" im Golf von Bengalen und über die Beschießung von Madras — eine weitere Störung der Pläne der britischen Admiralität bezüglich der Abfahrt und Sicherung des australisch-neuseeländischen Truppentransportes[1]). Im Indischen Ozean wurden unverzüglich die Straßen östlich und westlich von Colombo für unsicher erklärt, und der gesamte indische Seehandel geriet ins Stocken. Der japanische Kreuzer „Chikuma", der am 29. in Colombo ankam, ging nach Kohlenergänzung am 30. nach dem Seegebiet beim Kap Comorin ab, um dort den Schnittpunkt der Handelsstraßen von Aden und Bombay nach Colombo zu schützen. „Hampshire", die am 26. in Colombo gekohlt und am 27. früh nach Osten in See gegangen war, um einen von „Dupleix" gesicherten Transportdampfer mit französischer Artillerie sowie drei von „Askold" und dem Hilfskreuzer „Empreß of Asia" geleitete Transporter mit den nach der Heimat bestimmten britisch-ostasiatischen Garnisontruppen aufzunehmen, lief zunächst nach Colombo zurück. „Yarmouth", die in Penang kohlte, wurde statt „Hampshire" nach Atjeh Hooft befohlen.

In Colombo verfügte Kapitän Grant zwar am 1. Oktober die Freigabe der Schiffahrt im Golf von Bengalen; jedoch wurden die Schiffe, die von Colombo nach Singapore abgegangen waren, zurückgerufen; erst am folgenden Tage wurde auch die Straße Colombo—Singapore für passierbar erklärt. Es folgte dann die Freigabe der Schiffahrt zwischen Bombay und Karachi und schließlich die Wiedereröffnung des Verkehrs auch westlich Colombo.

Die Verstopfung der Häfen mit Waren hatte einen immer bedrohlicheren Umfang angenommen; denn mit Ausnahme weniger Stunden war die Schiffahrt im Golf von Bengalen vom 14. September bis zum 2. Oktober gesperrt gewesen. Anfang Oktober lagen nicht weniger als 41 Dampfer in Calcutta; die Ausfuhr aus diesem Hafen und aus Chittagong war Ende

[1]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 169.

September auf ein Minimum zurückgegangen. Große Unzuträglichkeiten ergaben sich auch daraus, daß der nach der Requisition vieler Dampfer für Truppentransporte in den bengalischen Häfen dringend benötigte Schiffsraum infolge der Verkehrssperre nicht von außerhalb herangeführt werden konnte. Aus diesem Grunde konnten umfangreiche Kontrakte für Lieferung von Jutesäcken nach Australien im September nicht erfüllt werden, die australischen Importfirmen drohten daher mit Lösung der Kontrakte. Auf Veranlassung der Jute Fabrics Shippers' Association trat die indische Regierung dieserhalb in Verhandlungen mit der australischen Commonwealth, und es wurde vereinbart, daß die Kontrakte für den Oktober weiterlaufen sollten, obwohl sich daraus erhebliche Unzuträglichkeiten für die australischen Farmer ergaben, die die Säcke dringend für die Verladung der Ernte brauchten. Auch in Rangoon litt der Handel schwer, und in Madras wollte sich lange Zeit keine Besserung bemerkbar machen. Die Panik, die durch die Beschießung dieses Hafens in ganz Südindien hervorgerufen war, hielt an und führte dazu, daß selbst die Küstenschiffahrt stark eingeschränkt wurde. In Ceylon bewirkte die Nervosität der eingeborenen Kaufleute eine Verringerung des Lokalhandels, und der Hafen von Colombo war zeitweise so mit Schiffen überfüllt, daß 15 Dampfer außerhalb des Wellenbrechers liegen mußten. Bombay und Karachi waren weniger in Mitleidenschaft gezogen, wenn auch dort die Ausfuhr von Weizen im September unter dem Durchschnitt blieb. Die Verminderung des Gesamtwertes des indischen Ausfuhrhandels betrug gegen das Vorjahr im August 44,2, im September 61,2 v. H.

Trotz der erlittenen Verluste drang die britische Admiralität auf möglichst baldige Wiedereröffnung der Handelsstraßen, da sie der Überzeugung war, daß „Emden" stets erst dann die Prisenbesatzungen in den Hafen entließ, wenn sie den Schauplatz ihrer Tätigkeit gewechselt hatte. Die Hafenbehörden wurden angewiesen, die Schiffe nicht auf bloße Gerüchte hin im Hafen festzuhalten, und den Kapitänen wurde erneut eingeschärft, daß sie die normalen Handelsstraßen zu meiden, die Lichter abzublenden und die unnötige Abgabe von Funksprüchen zu verhindern hätten. Um die Zuckerschiffe von Java vor dem Schicksal zu bewahren, das den Dampfer „Tymeric" betroffen hatte, wurde den Kapitänen in Batavia nahegelegt, die Malakka-Straße zu durchfahren, anstatt westlich Sumatra zu passieren, und in Singapore Nachrichten über die Lage einzuholen.

Nach der Freigabe der Schiffahrt im Indischen Ozean Anfang Oktober belebte sich der Exporthandel bis zur Mitte des Monats nicht unbeträchtlich. Die Nachfrage nach freiem Schiffsraum stieg sofort ganz erheblich, und es machte sich bald ein starker Mangel daran geltend; dazu trug außer der

Tätigkeit der „Emden" der Umstand bei, daß in den beiden ersten Kriegsmonaten an Schiffsraum 72 000 Tonnen weniger aus Großbritannien nach dem Osten abgegangen waren als in dem gleichen Zeitraum des Vorjahres, daß die deutschen und österreichischen Dampfer seit Kriegsausbruch ausgefallen waren und daß eine große Anzahl von Schiffen in Indien, Australien und Ostasien für Truppentransporte angefordert war. Bei dieser Lage war es erklärlich, daß jeder neue Erfolg deutscher Kreuzer im Indischen Ozean von einschneidender Wirkung auf das gesamte indische Wirtschaftsleben sein mußte.

Aufenthalt bei den Malediven und dem Chagos-Archipel.

Am 29. September kam „Emden" vor dem Felidu-Atoll im mittleren Teil der Malediven an und fand in etwa 5 Seemeilen Abstand östlich der Riffe genügend Schutz gegen die aus südwestlicher Richtung stehende Dünung. „Emden" ging dort längsseit von „Markomannia" zur Ergänzung der auf 320 Tonnen zusammengeschmolzenen Kohlenvorräte, während gleichzeitig Maschinenöl und Wasser von „Markomannia" an den Dampfer „Buresk" abgegeben wurden, der nunmehr an Stelle der „Markomannia" als Begleitdampfer dienen sollte. Die seinerzeit von dem Dampfer „Indus" erbeutete Funkenstation nebst den Akkumulatoren des Dampfers „Kabinga" wurde auf „Buresk" eingebaut. Nachmittags wurde „Markomannia" nach Simaloer entlassen, nachdem sie an diesem Tage 645 Tonnen Kohlen an den Kreuzer abgegeben hatte. Da dieser Dampfer wegen seiner Geschwindigkeit (12 Seemeilen) als Begleitschiff gut geeignet und auch ausgezeichnet eingefahren war, so beabsichtigte Fregattenkapitän v. Müller in Anbetracht der Unsicherheit der späteren Kohlenversorgung, noch nicht vollständig auf seine Dienste zu verzichten; auch mußte das auf „Pontoporos" befindliche Prisenkommando irgendwie der „Emden" wieder zugeführt werden. Er erteilte daher dem Führer des Dampfers, Kapitän Faaß, der „stets mit großem Geschick alle an ihn gestellten Anforderungen erfüllt und sich schnell in die neuen Aufgaben hineingefunden hatte", den Befehl, bei Simaloer aus dem bereits am 16. dorthin entlassenen griechischen Dampfer „Pontoporos" möglichst viel Kohlen überzunehmen, das Prisenkommando dieses Dampfers an Bord zu nehmen und ihn dann zu entlassen. „Markomannia" sollte ferner etwa bei Simaloer angetroffene deutsche Kohlendampfer nach einem Treffpunkt bei den Cocos-Inseln schicken und versuchen, in Padang Proviant für „Emden" zu bekommen.

„Markomannia" traf am 6. Oktober mit „Pontoporos" an der Ostküste der Insel Simaloer zusammen, wo sich zu dieser Zeit fünf holländische

Kriegsschiffe befanden. Der Führer Bahl des „Pontoporos" fuhr an Bord des Linienschiffes „Hertog Hendrik", um Nachrichten über die erwarteten deutschen Kohlendampfer[1]) einzuziehen, erhielt aber keine Auskunft. Der Kommandant des „Hertog Hendrik" erklärte dem Führer des „Pontoporos", „Markomannia" würde bei etwaigem Überschreiten der Neutralitätsgrenze interniert werden. Als Neutralitätsgrenze bezeichnete er die gerade Verbindungslinie[2]) eines Punktes 3 Seemeilen von der vorspringenden Nordostecke der Insel bis zu einem Punkt 3 Seemeilen von der kleinen Insel Siomad, also nicht die parallel der Küste laufende Dreiseemeilenlinie. „Markomannia" hielt sich daraufhin mit „Pontoporos" außerhalb der angegebenen Linie und begann mit der Kohlenübernahme. Bei dieser Tätigkeit wurden die beiden Dampfer am 12. Oktober frühmorgens von „Yarmouth" überrascht. Als sie erkannten, daß das sich nähernde Kriegsschiff kein holländisches sei, suchten sie, nachdem die Verbindungsleinen losgeworfen waren, die Neutralitätsgrenze zu erreichen. „Yarmouth" brachte sie nach einiger Zeit durch scharfe Schüsse zum Stoppen. „Markomannia" befand sich bereits innerhalb der von dem holländischen Kommandanten bezeichneten Neutralitätslinie[2]), ihre Aufbringung wurde aber trotzdem von den holländischen Kriegsschiffen nicht gehindert. Der englische Prisenoffizier erklärte das Schiff als Prise mit der Bemerkung, „Markomannia" sei weiter als drei Seemeilen von der Küste entfernt, die von holländischer Seite angegebene Neutralitätslinie erkenne er nicht an. „Markomannia" wurde mit etwa 1100 Tonnen Kohlen versenkt, weil man offenbar auf englischer Seite ein plötzliches Erscheinen der „Emden" befürchtete. „Pontoporos" wurde mit 5000 Tonnen Kohlen an Bord über Penang nach Singapore eingebracht.

Für die weiteren Operationen stellte Fregattenkapitän v. Müller folgende Überlegungen an:

„Infolge der Aufbringung des »Buresk« hatte ich den Plan, mit »Emden« aus Gründen der Kohlenversorgung nach Simaloer zu gehen, aufgegeben und nahm dafür in Aussicht, nach der Kohlenergänzung bei den Malediven den Chagos-Archipel anzulaufen, und zwar bestimmten mich hierfür folgende Erwägungen:

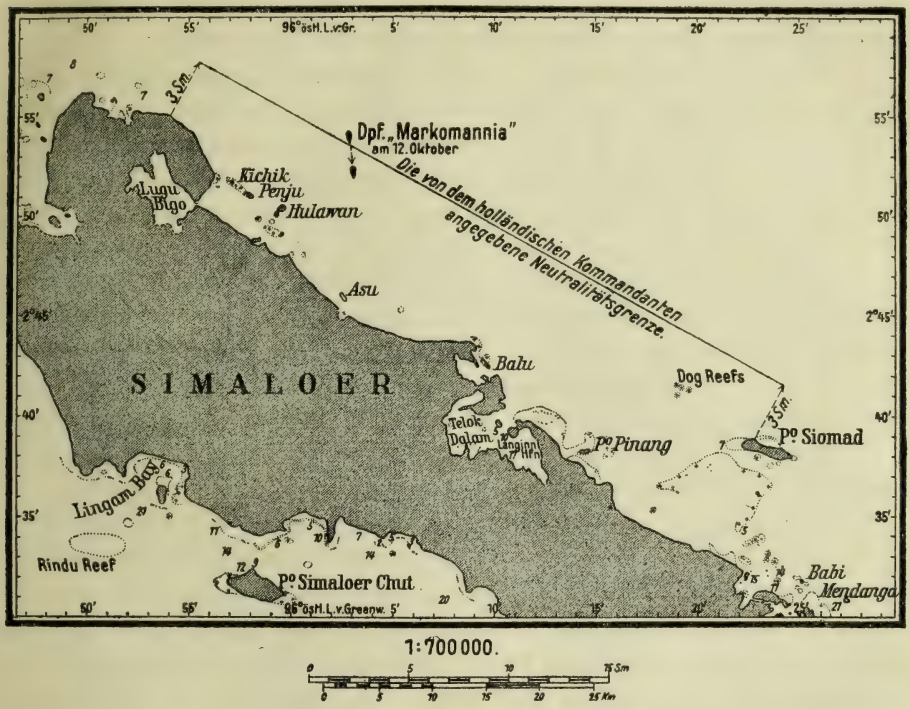
„1. Durch die Tätigkeit der »Emden« im Golf von Bengalen und westlich von Colombo erfuhr wahrscheinlich während der nächsten Zeit der

[1]) Der deutsche Dampfer „Hoerde" der Hamburg-Amerika-Linie mit 5000 Tonnen Kohlen an Bord hatte seit dem 18. September in der Telok Dalam-Bucht (Simaloer) gelegen, war aber nach dem Eintreffen des holländischen Flaggschiffs „De Zeven Provincien" am 23. September gezwungen worden, nach Sabang zu gehen. Siehe auch Kreuzerkrieg, Band I, Seite 111.

[2]) Siehe Textskizze 1.

Schiffsverkehr in dieser Gegend eine Verminderung; anderseits war zu erwarten, daß diese Verkehrsstraßen in verstärktem Maße durch feindliche Streitkräfte abgesucht werden würden.

„2. Aus Zeitungen, die auf den aufgebrachten Schiffen gefunden worden waren, und aus Äußerungen von Angehörigen der Besatzungen genommener Schiffe hatte ich erfahren, daß bald nach Ausbruch des Krieges



Skizze 1. Standort des Dampfers „Markomannia" bei der Aufbringung durch den englischen Kleinen Kreuzer „Yarmouth" innerhalb der Neutralitätsgrenze am 12. Oktober 1914.

Truppentransporte von Indien nach Frankreich gegangen waren und daß auch von Australien und Neu-Seeland Truppen dorthin verschifft werden sollten. Ich hielt es für möglich, daß Transportschiffe, welche indische Truppen nach Frankreich gebracht hatten, zur Überführung von australischen Truppen benutzt werden und daß sie unmittelbar von Aden nach Australien gehen würden.

„3. Ich hielt es ferner für möglich, daß australische Fleischdampfer für den Bedarf der Armeen in Frankreich ihren Weg durch den Suez-Kanal nehmen würden.

„4. In der Nähe des Chagos-Archipels führten nicht nur der Dampferweg Australien (Kap Leeuwin—Aden), sondern auch die Dampferwege vom Kap der Guten Hoffnung und Mauritius nach Colombo und Calcutta vorbei.

„5. Die Fahrt nach dem Chagos-Archipel konnte ausgenutzt werden zu notwendigen Überholungsarbeiten an den Maschinen und Kesseln, zu Konservierungsarbeiten sowie zur militärischen Ausbildung, für die während der eigentlichen Kreuzerkriegstätigkeit wenig Zeit übrig war."

Nachdem „Markomannia" am 30. September abends entlassen war, wurde zunächst nordöstlicher Scheinkurs gesteuert und dann auf südlichen Kurs gegangen. Am 4. und 5. Oktober wurde auf dem vermutlichen Schnittpunkt der Dampferwege Australien—Aden[1]) und Mauritius—Calcutta gekreuzt und dann der Schnittpunkt der Dampferwege Australien—Aden[1]) und Mauritius—Colombo angesteuert; in diesem Seegebiet hielt sich „Emden" noch einen Tag, bis zum 7. Oktober, auf. Schiffe kamen an diesen Tagen, an denen gelegentlich auch Schießübungen abgehalten wurden, nicht in Sicht, so daß der Kreuzer am 8. zurück nach Diego Garcia steuerte, um dort seinen Kohlenvorrat zu ergänzen. Am 9. Oktober bei Tagesanbruch lief er in das Atoll ein und ankerte in seinem nördlichen Teil.

Nach dem Ankern wurde zunächst bei gekrängtem Schiff der stark bewachsene Schiffsboden gereinigt, dann mit der Kohlenergänzung begonnen, bei der bis zum 10. vormittags im ganzen 475 Tonnen übergenommen wurden. Wie sich aus dem Verhalten des Leiters der Kokos-Plantagen-Gesellschaft in Diego Garcia, eines Engländers, ergab, war die Nachricht von dem Ausbruch des Weltkrieges noch nicht nach diesem fern vom Weltverkehr gelegenen Platze gedrungen. Der Kommandant der „Emden" hielt es daher für zweckmäßig, hier auch seinerseits die Tatsache des Bestehens des Kriegszustandes geheim zu halten, um zu verhindern, daß eine Meldung über das Erscheinen der „Emden" vorzeitig erstattet würde.

Das nächste Ziel des Kommandanten war ein erneuter Vorstoß in die Gegend westlich von Colombo. Er schreibt darüber: „Ich hatte ursprünglich die Absicht, nach dem Kreuzen bei dem Chagos-Archipel die geplante Unternehmung gegen Penang auszuführen. Als aber vor dem Einlaufen in Diego Garcia ein Funkspruch der Funkenstation Colombo abgehört wurde, der als Antwort auf die Anfrage eines Dampfers lautete: „Route Aden—Colombo fairly safe"[2]), entschloß ich mich, zunächst noch einmal einen Vor-

[1]) Der Dampferweg Australien—Aden war in nördlicher Richtung verlegt, was dem Kommandanten der „Emden" nicht bekannt sein konnte.

[2]) Handelsweg Aden—Colombo ist durchaus sicher.

stoß in die Gegend westlich von Colombo zu machen, in der Annahme, daß der Gegner ein erneutes Erscheinen der »Emden« in der Gegend, in der sie zuletzt gewirkt hatte, nach so kurzer Zeit nicht vermuten würde."

„Emden" verließ Diego Garcia am 10. Oktober gegen 11 Uhr vormittags, um auf nördlichen Kursen Minikoi anzusteuern. Nach dem 11. Oktober nahm die Lautstärke der Funkentelegraphie von „Hampshire" in auffallender Weise zu. Der Kommandant der „Hampshire" beabsichtigte nach seinem Eintreffen in Colombo auf die Nachricht von dem Einlaufen des Dampfers „Gryfevale" hin, in der richtigen Annahme, daß „Emden" bei den Malediven Kohlen auffüllen würde, diese Inselgruppe abzusuchen, ging aber auf die zweimalige Meldung des Hafenmeisters von Alleppi, daß „Emden" dort gesichtet sei, zuerst nach Norden bis zu den Lakediven und steuerte erst dann die Malediven an. Bei dem Sultan von Male erfuhr er, daß „Emden" zwischen dem 28. September und 1. Oktober bei den Inseln gekohlt hätte. Während des Kreuzens südlich von Ceylon erhielt er die Nachricht von der Fortnahme der „Markomannia" und des „Pontoporos" bei Simaloer und schloß daraus, daß „Emden" sich noch im Süden aufhalten müsse. Er ging daraufhin am 13. Oktober mit „Hampshire", dem Hilfskreuzer „Empreß of Asia", der ihm inzwischen zugeteilt war, und einem Kohlendampfer — wieder in richtiger Vermutung der Bewegungen der „Emden" — nach dem Chagos-Archipel. Dabei liefen die Gegner am 13./14. auf etwa 300 Seemeilen Entfernung mit entgegengesetzten Kursen aneinander vorbei. „Empreß of Asia" traf am 15. Oktober in Diego Garcia ein und erfuhr dort von der Anwesenheit der „Emden" daselbst am 9. und 10. Kapitän Grant steuerte nun beschleunigt nordwärts und hatte nach Kohlenergänzung in Colombo am 18. wieder bei Ceylon zu patrouillieren begonnen, als am 20. die Nachricht über neue große Erfolge der „Emden" einging.

Erneute Handelskriegführung westlich Colombo.

Die Annahme des Kommandanten der „Emden", daß der Nordostmonsun inzwischen lange genug gewirkt hätte, um eine Kohlenübernahme westlich der Malediven zu gestatten, erwies sich als unzutreffend. Es stand dort immer noch westliche Dünung, die eine Längsseitnahme des Kohlendampfers durch den Kreuzer unmöglich machte. Auch im Kardiva-Kanal war die Lage ähnlich. „Emden" ging daher durch diesen auf die Ostseite der Malediven. Am 15. Oktober nahm sie bei dem Tiladum-Mati-Atoll 280 Tonnen Kohlen über, um die Kreuzfahrten bei Minikoi mit möglichst vollem Kohlenbestand zu beginnen. Gegen Mitternacht wurde beim Ansteuern des Leuchtfeuers von Minikoi ein Dampfer gesichtet, der Kurs nach

Colombo hatte. Mit seiner Anhaltung wurde gewartet, bis er Minikoi genügend weit passiert hatte (8° 10′ Nord, 73° 10′ Ost). Es war der englische Dampfer „Clan Grant" von 3948 Br. R. T., mit 4000 Tonnen wertvollen Stückgutes von England nach Calcutta und Madras unterwegs. Er wurde veranlaßt, mit Prisenkommando zu folgen, und „Emden" steuerte westwärts, um die folgenden Tage 30 Seemeilen westlich von Minikoi zu kreuzen.

Am 16. Oktober vormittags wurde gestoppt, um von „Clan Grant" Öl, Proviant und Material überzunehmen und ihn nach Überschiffung der Besatzung auf den Dampfer „Buresk" zu versenken. Während diese Arbeiten im Gange waren, kam in westlicher Richtung ein Dampfer in Sicht, dessen eigenartiges Aussehen zunächst Zweifel auslöste, ob es sich um ein Kriegsschiff, vielleicht ein Torpedoboot oder ein Wachtfahrzeug, handelte. Das Fahrzeug stellte sich schließlich als der neugebaute englische Bagger „Ponrabbel" von 473 Br. R. T. heraus, der sich auf dem Wege von England nach Tasmania befand. Seine Besatzung wurde ebenfalls auf „Buresk" untergebracht, der Bagger und der Dampfer „Clan Grant" wurden dann auf 8° 21′ Nord und 72° 24′ Ost versenkt.

Gegen 11 Uhr abends wurde der englische Dampfer „Benmohr" von 4806 Br. R. T. angehalten, der sich mit 6700 Tonnen sehr wertvoller Stückgutladung auf der Fahrt von London nach Yokohama befand. Die Besatzung kam auf „Buresk", der Dampfer wurde versenkt.

Am 17. Oktober kamen keine Schiffe in Sicht, und es war besonders auffallend, daß bisher nur Schiffe mit östlichem Kurse, aber kein von Colombo kommender Dampfer angetroffen worden war. Der Kommandant äußerte sich hierzu: „Ich vermutete, daß entweder die Dampfer in Colombo zu einem Geleitzug gesammelt würden oder, was wahrscheinlicher war, daß sie einen anderen Weg als den gewöhnlichen einschlugen. Ich entschloß mich daher, in der Nacht südlich von Minikoi nach Osten zu fahren und dann den folgenden Tag nördlich von Minikoi zu kreuzen."

Am 18. Oktober gegen 4 Uhr morgens wurde auf 8° 2′ Nord und 73° 2′ Ost ein Dampfer angehalten, der auf eine Anfrage mit der Morselaterne antwortete, er sei der spanische Dampfer „Fernando Po". Da die Angaben den Anschein der Richtigkeit erweckten, wurde er ohne Untersuchung durch ein Prisenkommando entlassen, um die Anwesenheit der „Emden" möglichst geheim zu halten und um keine Zeit zu verlieren. Es wurde dann auf nordöstlichen Kurs gegangen. Mittags kam ein großer Dampfer der englischen Blue funnel Line in Sicht, der in 8° 45′ Nord und 74° 22′ Ost als der Dampfer „Troilus" von 7562 Br. R. T. festgestellt

wurde, mit 10 000 Tonnen sehr wertvoller Ladung, Zinn[1]), Kupfer, Kautschuk, von Japan, chinesischen Häfen und Singapore kommend und nach englischen Häfen und Rotterdam unterwegs. Die Eigentümer der Ladung waren größtenteils englisch. „Troilus" war der beste Fang der „Emden"; der Wert des Schiffes, das seine erste Reise machte, und seiner Ladung betrug über 16,5 Millionen Mark. Der Kapitän des „Troilus" war in begreiflicher Erregung über den englischen Naval Intelligence Officer in Colombo, der ihm den Weg 30 Seemeilen nördlich von Minikoi als ganz sicher empfohlen hatte[2]).

Da das Ausbleiben von „Clan Grant" und „Benmohr" in Colombo bald auffallen mußte, beabsichtigte Fregattenkapitän v. Müller, die Gegend westlich Colombo am folgenden Tage zu verlassen. „Troilus" wurde veranlaßt, mit Prisenkommando an Bord zu folgen, da die Überschiffung seiner Besatzung und die Übernahme von Proviant erst am folgenden Morgen bewerkstelligt werden sollte.

Mit langsamer Fahrt wurde von dem Ort der Aufbringung des „Troilus" in der Richtung nach Colombo gesteuert. Gegen 9 Uhr abends wurde der englische Dampfer „St. Egbert" von 5596 Br. R. T. auf 8° 16′ Nord und 75° 7′ Ost angehalten; er hatte 6600 Tonnen Stückgut für Amerika an Bord. Der Kommandant entschloß sich daher, diesen Dampfer für das Wegschaffen der Besatzungen der genommenen Prisen zu benutzen und ließ ihn mit Prisenkommando an Bord der „Emden" folgen. Zwischen 12 und 1 Uhr nachts wurde auf 8° 39′ Nord und 75° 4′ Ost der englische Dampfer „Exford" von 4542 Br. R. T. angehalten, der im Auftrage der Admiralität 6000 Tonnen Kohlen nach Hongkong zu bringen hatte. Er wurde daher als zweiter Kohlendampfer des Kreuzers in Aussicht genommen.

Nunmehr steuerte „Emden" mit je zwei Dampfern an Steuerbord und Backbord achteraus nordwärts, um am folgenden Tage abseits vom

[1]) Etwa 1000 Tonnen Zinn.

[2]) An Bord des „Troilus" reiste eine Dame, deren Erzählungen die Wirkung der Tätigkeit der „Emden" gut veranschaulichen. Sie war im Anfang des Krieges im Begriff gewesen, eine Reise von China nach Europa anzutreten. Kaum hatte ihr Dampfer Hongkong verlassen, als das Gerücht auftauchte, der deutsche Kreuzer „Emden" sei in der Nähe; infolgedessen kehrte das Schiff zunächst nach Hongkong zurück, wo sie mehrere Wochen warten mußte. Schließlich gelang es ihr, nach Singapore zu kommen. Auf der Weiterreise aber wurde wiederum vor der „Emden" gewarnt, so daß ihr Dampfer nach Singapore zurückkehren mußte. Auch hier vergingen etwa 14 Tage, bis sie weiterfahren konnte. So gelangte sie nach vielerlei Verzögerungen nach Colombo, worauf sie auf der Weiterreise nach Westen infolge Aufbringung des von ihr zur Überfahrt gewählten Dampfers „Troilus" durch „Emden" genötigt war, wiederum nach einem indischen Hafen zurückzukehren.

Dampferwege die aus der Aufbringung der drei Dampfer sich ergebenden Arbeiten auszuführen. Diese wurden am 19. Oktober um 7 Uhr morgens begonnen, nachdem der in der Nacht aus Sicht gekommene Dampfer „St. Egbert" wieder zu „Emden" gestoßen war. Bei günstigem Wetter konnte die Dampfpinaß ausgesetzt und mit Vorteil verwendet werden. Es handelte sich um folgende Maßnahmen:

1. Die auf „Buresk" befindlichen Besatzungen der Dampfer „Clan Grant", „Benmohr" und „Ponrabbel" sowie die Besatzungen von „Troilus" und „Exford" waren auf „St. Egbert" überzuschiffen.

2. Für den neuen Begleitdampfer „Exford" war unter Führung des Kapitänleutnants Gropius, Navigationsoffiziers der „Emden", eine Besatzung zusammenzustellen, die aus Personal des Kreuzers sowie aus Chinesen von den aufgebrachten englischen Dampfern gebildet wurde.

3. Der Kapitän, Erste Offizier und Leitende Maschinist des Kohlendampfers „Buresk"[1]) waren auf ihren Wunsch auf „St. Egbert" einzuschiffen. Die auf „Buresk" befindlichen Araber wurden durch Chinesen ersetzt, die zu den Besatzungen der aufgebrachten Schiffe gehörten und sich als brauchbarer erwiesen als die Araber.

4. Von den aufgebrachten Dampfern waren möglichst viel Lebensmittel, Material und Arzneimittel auf „Emden" und die Begleitdampfer „Buresk" und „Exford" überzuschiffen. Auch auf „St. Egbert" war Proviant für die Verpflegung der Prisenbesatzungen an Bord zu geben.

5. Ein Teil des Maschinenöls war von „Buresk" an „Exford" abzugeben.

Kaum waren diese Arbeiten am 19. früh begonnen worden, als ein Dampfer in nördlicher Richtung gesichtet wurde, den „Emden" nach Heißen eines ihrer Kutter auf 9° 22′ Nord und 75° 4′ Ost als den Dampfer „Chilkana" der British India Steam Navigation Co. von 5140 Br. R. T. feststellte. Seine Ladung bestand aus 6800 Tonnen Stückgut, das von der Heimat nach Calcutta bestimmt war. Der Dampfer, der eine funkentelegraphische Einrichtung besaß, machte keinen Versuch, sie in Gebrauch zu nehmen. Er wurde veranlaßt, nach der Arbeitsstelle, an der die übrigen Dampfer lagen, zu folgen. Seine Besatzung kam auf „St. Egbert", seine funkentelegraphische Einrichtung auf „Exford", sein Proviant auf „Emden", „Exford" und „Buresk". Die Dampfer „Troilus"[2]) und „Chil-

[1]) Siehe Seite 34.

[2]) Ein Passagier des „Troilus" berichtete: „Wir sind von allen, einschließlich der Offiziere der »Emden«, mit der größten Freundlichkeit und Achtung behandelt worden." (A. Hurd, The Merchant Navy, Vol. I, Seite 201.)

kana" wurden nach Erledigung der Umschiffungsarbeiten versenkt, was bei ersterem infolge seiner vorzüglichen Bauart mehrere Stunden dauerte.

Gegen 6 Uhr abends waren alle Arbeiten beendet, und „St. Egbert" wurde entlassen. Der Kommandant der „Emden" berichtet darüber: „Ich hatte dem Kapitän dieses Dampfers sagen lassen, daß ich ihm aus militärischen Gründen ein Anlaufen von Colombo oder Bombay nicht gestatten könne und dies zu verhindern suchen würde; gegen das Anlaufen eines anderen Hafens an der Westküste Indiens, z. B. von Cochin, hätte ich nichts einzuwenden. Ich bezweckte hiermit erstens, bei den Engländern falsche Mutmaßungen über die nächsten Absichten der »Emden« hervorzurufen, und zweitens, daß die Besatzungen der genommenen Prisen nicht wieder in Colombo gelandet würden, damit auch in einem anderen Hafen Indiens unter der indischen Bevölkerung Aufregung verursacht würde."

Da „Emden" bisher immer nach der Trennung von einem feindlichen Schiff, ebenso auch beim Fortdampfen von Madras einen falschen Kurs zur Täuschung des Gegners gesteuert hatte, wurde diesmal ein etwas anderes Verfahren gewählt. „Emden" ging nach der Entlassung des „St. Egbert" zuerst auf südlichen, dann, als „St. Egbert" so weit entfernt war, daß die Bewegungen der „Emden" in der Dämmerung gerade noch verfolgt werden konnten, auf nördlichen Kurs und, als „St. Egbert" vollständig aus Sicht war, wieder auf südlichen Kurs.

Die Marschgeschwindigkeit war dadurch, daß das Personal auf den beiden Kohlendampfern „Buresk" und „Exford" noch nicht eingearbeitet war, auf 8 bis 9 Seemeilen vermindert. Mit Rücksicht darauf, daß diese Gegend vielleicht schon am folgenden Tage von feindlichen Streitkräften abgesucht werden würde, da „Clan Grant" und „Benmohr" inzwischen in Colombo überfällig waren und „St. Egbert" am Morgen des 20. Oktober in Cochin eintreffen konnte, suchte der Kommandant noch in dieser Nacht durch die westlich Colombo liegende Gefahrzone hindurchzukommen. Aus diesem Grunde und um das weitere Ziel zu verschleiern, verzichtete er darauf, zwei oder drei Dampfer, deren Lichter in dieser Nacht gesehen wurden und von denen der eine oder der andere auch ein neutraler Dampfer sein konnte, anzuhalten. Einer von ihnen fuhr ziemlich dicht mit großer Geschwindigkeit an „Emden" vorbei, so daß in ihm ein Postdampfer vermutet wurde.

„Emden" steuerte nach dem Passieren der Gefahrzone vom 20. Oktober südöstlichen und dann östlichen Kurs, so daß Point de Galle in etwa 100 Seemeilen Abstand passiert wurde.

Als der Dampfer „St. Egbert" mit den Prisenbesatzungen am 20. Oktober Cochin an der Malabar-Küste erreichte, kreuzte „Hampshire" südlich

Ceylon bei Dondra Head, „Yarmouth" stand mit einem Geleitzug französischer Transportschiffe[1]) in der Nähe von Colombo; „Chikuma" befand sich in der Malakka-Straße, und der russische Kreuzer „Schemtschug" war auf einer Fahrt von Penang nach den Nicobaren und Andamanen begriffen, um diese Inseln nach deutschen Kohlenstützpunkten abzusuchen. Kapitän Grant, den die Nachricht von dem erneuten Auftreten der „Emden" westlich Colombo noch am 20. erreichte, entsandte sofort „Yarmouth" in das Seegebiet zwischen Minikoi und Colombo, er selbst suchte mit „Hampshire" und „Empreß of Asia" wiederum die Malediven, insbesondere das Felidu-Atoll, ab in der Annahme, „Emden" werde zunächst wieder zur Kohlenergänzung dorthin gehen. Auf dem Marsch nach dem Felidu-Atoll kreuzten in der Nacht vom 20./21. die beiden englischen Kreuzer den Kurs ihres Gegners, und am 21. 8 Uhr vormittags[2]) war auf abliegendem Kurse „Empreß of Asia" nur 10 Seemeilen[3]), „Hampshire" etwa 25 Seemeilen von „Emden" entfernt. Diesiges Wetter verhinderte, daß die Gegner einander sichteten.

Das abermalige Entweichen des deutschen Kreuzers nach so kühner und erfolgreicher Tätigkeit in unmittelbarer Nähe von Colombo erregte einen Sturm der Entrüstung in den indischen Handels- und Schiffahrtskreisen, die die Mißerfolge der englischen Seestreitkräfte bei der Jagd auf

[1]) Hierüber gibt der „Temps" vom 26. November 1914 einen Bericht, der die durch das Auftreten der „Emden" im Indischen Ozean verursachten Schwierigkeiten für die Schiffahrt veranschaulicht: „Der Dampfer »Magellan«, mit einigen hundert Offizieren Unteroffizieren und Mannschaften von Indochina nach Frankreich unterwegs, kam am 1. Oktober in Singapore an und mußte dort 14 Tage warten, bis ein Kriegsschiff zur Begleitung bis Suez zur Stelle war, denn der Kreuzer »Emden« veranstaltete im Indischen Ozean eine erfolgreiche Jagd auf Handelsschiffe. Nach Vereinigung mit den Dampfern »Polynésien« und »Amiral Olry« ging der Dampfer Mitte Oktober in See; die drei Schiffe wurden durch die Malakka-Straße von dem russischen Kreuzer »Schemtschug« begleitet, und zwar bis Penang. Von hier aus nahm der englische Kreuzer »Yarmouth« das Geleit bis Colombo. Hier erfolgte ein erneuter Aufenthalt, da bekannt wurde, daß »Emden« ihr Vernichtungswerk fortgesetzt und soeben fünf weitere Dampfer in der Nähe von Ceylon versenkt hätte. »Yarmouth« ließ den Geleitzug in Colombo liegen, um sich mit den anderen Kreuzern zu vereinigen, die auf der Suche nach der »Emden« waren. Nach zwei Tagen setzte sich der Geleitzug wieder in Bewegung, diesmal begleitet von dem russischen Kreuzer »Askold«. Er mußte jedoch einen Umweg über Bombay machen, um sich mit einem großen Geleitzug von 37 Schiffen zu vereinigen, die nach Ägypten und Europa bestimmt waren. Den Schutz übernahmen ein Linienschiff, ein Geschützter Kreuzer und ein Hilfskreuzer. In Aden wurden die Schiffe von dem englischen Panzerkreuzer »Duke of Edinburgh« in Empfang genommen."

[2]) Siehe Heft Übersichtskarten (Anlage 6), Karte 2.

[3]) Nach Corbett, Naval Operations, Vol. I.

die „Emden" auf falsche strategische Maßnahmen zurückzuführen geneigt waren. Die „Times" schrieben in diesem Zusammenhange: „Die Zeit ist gekommen zu fragen, wann die Admiralität beabsichtigt, den kühnen Fahrten der »Emden« ein Ziel zu setzen. Ihr Streifzug nach der Ganges-Mündung und herunter bis zur Coromandel-Küste vereinsamte die Provinz Burma auf die Dauer von 14 Tagen, legte den Handel von Calcutta brach und hat dem Lande mittelbar einen Verlust von über 20 Millionen Mark verursacht. Ihr Wiedererscheinen bedeutet einen unmittelbaren Verlust von mindestens der gleichen Höhe, so daß sie in wenigen Wochen einen Schaden im Werte eines Dreadnought angerichtet hat. Sie allein ist verantwortlich für die gegenwärtige hohe Versicherungsrate auf den östlichen Handelswegen, und begreiflicherweise wird sie den indischen Postdienst ganz unterbrechen. Jetzt, wo sie wieder auf ihren alten Jagdgründen tätig ist, ist anzunehmen, daß sie den ganzen Handel Indiens zum Stillstand bringen wird. Wir wünschen nicht, den jetzt vielfach geübten Brauch mitzumachen, die Tätigkeit der englischen Marine auf den Wegen der hohen See verächtlich zu machen, aber wir fühlen uns verpflichtet, auf die große und wachsende Unzufriedenheit des Volkes mit den Maßnahmen aufmerksam zu machen, die diesem und anderen Handelszerstörern gegenüber getroffen worden sind. Es mag richtig oder falsch sein, jedenfalls ist das allgemeine Gefühl vorherrschend, daß die Admiralität nicht das genügende Verständnis hat für die ihr obliegende gesetzmäßige Verantwortlichkeit in bezug auf den Überseehandel. Eine amphibische Kriegführung mag eine gewisse Anziehungskraft haben, aber wir ziehen eine Beschäftigung der Königlich-Großbritannischen Marine mit dem »blauen Wasser« vor."

Die bengalische Handelskammer in Calcutta forderte dringend die Anwendung des Geleitzugsystems zur Sicherung der Schiffahrt. Die Admiralität gab dieser Forderung keine Folge, sie hielt es aber für notwendig, am 24. Oktober — am 22. war auch der Dampfer „Crefeld" mit den Besatzungen der von „Karlsruhe" aufgebrachten Schiffe in Teneriffa eingelaufen — eine Erklärung zur Beruhigung der Handels- und Schiffahrtskreise zu veröffentlichen. Darin wies sie auf die Schwierigkeiten hin, mit denen die Lahmlegung einzeln operierender feindlicher Handelszerstörer verbunden sei, zumal da gleichzeitig die britischen Kreuzer durch das Geleit der Truppentransporte stark in Anspruch genommen seien. Sie betonte aber auch, daß zahlreiche Kreuzer zur Jagd auf die deutschen Schiffe angesetzt seien und daß sich ihre Zahl mit der Verringerung der Truppentransporte noch vermehren würde. Auf der anderen Seite suchte sie durch geschickte Gegenüberstellung der Zahlen der aufgebrachten und der unbehindert gebliebenen britischen Schiffe nachzuweisen, daß die seit Kriegs-

ausbruch erlittenen Verluste an britischen Handelsschiffen[1]) nur einen geringen Bruchteil der Gesamthandelsschiffstonnage ausmachten und daß diese Verluste es nicht rechtfertigen würden, wenn man dem Handel die Unzuträglichkeiten des Geleitzugsystems aufbürdete. Die genaue Befolgung der von der Admiralität für die Handelsschiffe erlassenen Verhaltungsregeln in Verbindung mit den strategischen Maßnahmen der britischen Seebefehlshaber würde die Handelsschiffahrt vor weiteren ernsten Verlusten bewahren. Entsprechend dieser Auffassung wurde die Schiffahrt in den indischen Gewässern nach der Ankunft des „St. Egbert" in Cochin nur für wenige Tage amtlich festgelegt.

Die Wirkung, die der kühne Vorstoß des deutschen Kreuzers auf das indische Wirtschaftsleben und auf die indische Bevölkerung ausübte, war indessen wiederum eine ganz außerordentlich tiefe. Die einheimischen Bankiers und Geldverleiher hielten sich auch weiterhin den Hafenstädten fern, was den Geschäftsverkehr sehr störend beeinflußte. Besonders wurde die Juteausfuhr durch die herrschende Unsicherheit der Seestraßen beeinträchtigt, große Vorräte an Jute wurden aus Furcht vor ihrer Wegnahme auf See in den Häfen zurückgehalten, so daß Rohstoffmangel in den Fabriken zu Dundee unmittelbar einzutreten drohte[2]). Erheblich, wenn auch nicht in gleichem Maße wurde die Ausfuhr von Tee, Weizen, Baumwolle, Häuten und Ölsamen in Mitleidenschaft gezogen. Die Kriegsversicherungsprämien für Fahrten nach dem Indischen Ozean, die bis zum 19. September von 2½ auf 4—5 v. H. und nach dem 19. September sogar auf 8 v. H. gestiegen, darauf aber auf 4 v. H. herabgegangen waren, erfuhren eine erneute Steigerung auf 5 v. H. Über den Einfluß der Handelskriegführung der „Emden" auf den Handel von Burma berichtete der „Calcutta Capital" am 28. Oktober 1914: „Die Wirkung des Krieges wird in anschaulicher Weise in den Berichten des überseeischen Handels von Burma dargestellt. Der Gesamtwert für diesen Monat war gerade etwas mehr als die Hälfte des Wertes im gleichen Monat des vergangenen Jahres: September 1914: 1 633 000 £ gegen September 1913: 3 180 000 £. Die Wirkung wird dem Mangel an Schiffsraum und den durch »Emden« verursachten Handelsstörungen zugeschrieben. Wir tragen kein Verlangen, wiederum drei Wochen unausgesetzt von der Zivilisation abgeschnitten zu werden und unseren Handel so leiden zu sehen wie im vergangenen Monat.

[1]) Bekannt geworden war bis zum 24. Oktober der Verlust von 39 Schiffen, von denen 17 von „Emden", 13 von „Karlsruhe", 2 von „Kaiser Wilhelm der Große", 2 von „Leipzig", 2 von „Dresden", je 1 von „Königsberg", „Kronprinz Wilhelm" und „U 17" aufgebracht waren.

[2]) Bis zum 13. November trafen nur 9 Ladungen ein gegen 21 im Jahre 1913.

Die Zahlen des auswärtigen Handels von Burma von April bis September 1914 zeigen einen Abfall von 3 Millionen £. Sie betrugen 11 Millionen £ im Jahre 1913 gegen 8 Millionen £ 1914."

Die gleiche Zeitung gab am 29. Oktober ein gutes Bild von der Wirkung der Tätigkeit der „Emden" auf die Bevölkerung von Bombay: „Die durch den zweiten Beutezug der »Emden« verursachte Wirkung war geradezu niederdrückend. Die wildesten Gerüchte durchliefen den Bazar; den Leuten wurde gesagt, sie hätten das sofortige Bombardement der Stadt durch eine starke deutsche Flottenabteilung zu erwarten. Ich bin kein Hetzer, auch will ich die Regierung nicht in Verlegenheit setzen, aber es würde unehrlich sein, die Tatsache zu verheimlichen, daß der Handelskriegserfolg der »Emden« und die deutsche Tapferkeit einen tiefen Eindruck auf das Gemüt der Eingeborenen gemacht haben, den zu verwischen nicht leicht fallen dürfte. Im Zusammenhang mit dieser Tatsache ist es wichtig, darauf hinzuweisen, daß die Kleinhändler im Bazar keineswegs damit zufrieden sind, daß sie nun keine billigen deutschen und österreichischen Waren einführen können. Deutsche Eisen-, Kurz- und Posamentierwaren verkauften sich überall gut, und die Sperrung der Zufuhr dieser Artikel füllt die indischen Geschäftsstraßen mit Unheil brütenden Othellos. Diese Klasse von Leuten trauert nicht über eine britische Niederlage oder über die Vernichtung britischen Handels, und die Geschichten, die sie von den Heldentaten der »Emden« erzählen, sind wenig schmeichelhaft für englische Ohren. Unter diesen Umständen kann man wohl den Klagen des »Boree Bunder« zustimmen, der erklärt: »Was nützt jeder Versuch, den Mißerfolg der deutschen Pläne mit vieler Mühe nachzuweisen, wenn sich dem ungebildeten Eingeborenen in der Geschicklichkeit, mit der ein Kleiner Kreuzer die indische Schiffahrt ungestraft schädigt, der direkte Beweis für den Erfolg der deutschen Waffen darbietet!«"

Bis in den Persischen Golf hinein erstreckte sich die Wirkung der Taten der „Emden". Auch hier wurde zeitweise die britische Handelsschiffahrt eingestellt. In einem Bericht des deutschen Generalkonsuls von Buschir heißt es: „Jedenfalls ist der Eindruck hier ein ungeheurer. Noch vor zwei Monaten wußte man hier kaum etwas vom Vorhandensein einer deutschen Kriegsflotte, so sehr hatte England die Meinung von seiner alleinigen Beherrschung des Meeres zu verbreiten gewußt. Die Vernichtung der Panzerkreuzer »Hogue«, »Cressy« und »Aboukir« zeigte den Persern zum ersten Male, daß auch Deutschland eine Seemacht besitzt. Unvergleichlich größer aber noch ist die Wirkung, die das Erscheinen des Kleinen Kreuzers in den indischen Gewässern, in einer dem Golf so nahen, der Bevölkerung vertrauten Umgebung, wie Calcutta, Madras, Bombay, auf diese leicht

entflammten Gemüter ausüben muß, die jetzt natürlich in gewohnter Übertreibung schon das Ende der englischen Flotte gekommen wähnen."

Die Regierung in Bombay hielt es infolge dieser Wirkung der Tätigkeit der „Emden" für erforderlich, in ganz Indien einen Aufklärungsunterricht über alle mit dem Kriege zusammenhängenden Fragen, insbesondere über die Möglichkeit einer unmittelbaren Gefährdung Indiens und über die deutschen Seestreitkräfte und ihre Leistungsfähigkeit im Vergleich zu den britischen anzuordnen.

4. Unternehmung gegen Penang-Hafen[1].

Als nächste Unternehmung hatte Fregattenkapitän v. Müller ein überraschendes Einlaufen in Penang-Hafen zwecks Zerstörung dort liegender Kriegs- oder Handelsschiffe ins Auge gefaßt. Er hoffte, durch einen solchen Erfolg sowohl den über Singapore gehenden feindlichen Handel zu beunruhigen als auch das Prestige Englands unter der Bevölkerung Indiens, Hinterindiens und der Malaiischen Staaten zu schädigen. Nach seinem Bericht war die Anregung zu einem solchen Vorstoß durch den Torpedooffizier, Oberleutnant z. See Witthoeft, gegeben worden, als „Emden" am 18. September den norwegischen Dampfer „Dovre" vor Rangoon angehalten und der Kapitän dieses Schiffes dem Prisenoffizier mitgeteilt hatte, daß die französischen Panzerkreuzer „Dupleix" und „Montcalm" in Penang lägen. Der Kommandant hatte in der Folge die Möglichkeit und Zweckmäßigkeit einer derartigen Unternehmung geprüft und hatte sie dann für einen späteren Zeitpunkt in Aussicht genommen.

Um nicht beide Kohlendampfer mitzuführen, wurde „Exford" am 22. Oktober nach einem Treffpunkt 30 Seemeilen nördlich von Nord-Keeling-Insel (Cocos-Inseln) mit dem Befehl entsandt, dort bis zum 15. November zu warten und den gleichen Befehl an „Markomannia" und andere dort anzutreffende Dampfer zu übermitteln. Nach diesem Zeitpunkt sollte „Exford" nach der Nusa Bessi-Straße gehen und die anderen Dampfer veranlassen, neutrale Häfen anzulaufen.

„Emden" kreuzte den Dampferweg Sabang—Colombo und lief Nankauri-Hafen auf den Nicobaren zur Kohlenergänzung an. Dort wurde am 26. Oktober früh in der Außenbucht geankert, wo bei günstigem Wetter ein Kohlen möglich war. Gegen 6 Uhr nachmittags wurde, nachdem aus „Buresk" 480 Tonnen Kohlen übergenommen waren, mit Kurs nach Penang wieder in See gegangen. „Buresk" wurde nach einem Treffpunkt 40 Seemeilen westlich der Nordwestspitze von Simaloer entlassen. In der

[1]) Siehe Anlage 1, Nebenkarte B.

Nacht zum 28. Oktober wurde die Fahrt so geregelt, daß „Emden" beim Morgengrauen im Hafen von Penang erscheinen konnte. Das Wetter war sichtig, teilweise bedeckt. Bis 2 Uhr nachts war Mondschein, so daß sich vor dieser Zeit ein näheres Herangehen an Penang-Insel wegen der dortigen hochgelegenen Beobachtungsstation verbot. Von etwa 3 Uhr vormittags an wurde mit 18 Seemeilen Fahrt Penang angesteuert. Der Schein-Schornstein war zur Täuschung gesetzt, das Schiff war im Gefechts-

Russ. Kleiner Kreuzer „Schemtschug" (1903)

Länge	111 m
Wasserverdrängung	3180 t
Geschwindigkeit	24 sm
Armierung	8-12 cm; 2 Tpd. R.
Besatzung	356

Kleiner Kreuzer „Emden" (1908)

Länge	117,9 m
Wasserverdrängung	3650 t
Geschwindigkeit	24,1 sm
Armierung	10-10,5 cm; 2 Tpd. R.
Besatzung	361

Franz. Torpedobootszerstörer „Mousquet" (1902)

Länge	56 m
Wasserverdrängung	310 t
Geschwindigkeit	26—31,7 sm
Armierung	1-6,5 cm; 6-4,7 cm; 2 Dp. Tpd. R.
Besatzung	70

zustand, Dampf auf in allen Kesseln. Über den Verlauf des Überfalls berichtet Fregattenkapitän v. Müller:

„Beim Einlaufen wurden die Umrisse mehrerer Fahrzeuge gesichtet, die aber alle wahrscheinlich aus dem Hafen auslaufende Fischerboote gewesen sind. Das Einlaufen wurde dadurch sehr erleichtert, daß außer den sonstigen Feuern auch die Ansteuerungsboje brannte; in deren Nähe wurde das Lotsenboot sehr dicht passiert. Ich befürchtete, daß dieses Signale machen würde, es erfolgte aber nichts. Als »Emden« sich dem Ankerplatz für Kriegsschiffe in dem Hafen näherte, fielen an Steuerbord voraus vier nebeneinander stehende helle weiße Lichter auf, von denen

zuerst vermutet wurde, daß es Hecklaternen nebeneinander liegender Torpedoboote seien. Erst auf etwa 1200 m Abstand wurde erkannt, daß es die Schanzbeleuchtung eines Kriegsschiffes sei, und auf etwa 800 m Abstand wurde dieses als der russische Kleine Kreuzer »Schemtschug« ausgemacht. Die Torpedorohre waren schon vorher fertig gemacht. Ich drehte mit Hart Backbord Ruder ab, um den Passierabstand für den Torpedoschuß mit Rücksicht auf den Tiefenlauf des Torpedos noch etwas zu vergrößern, dann mit Hart Steuerbord Ruder zurück und gab um 5 Uhr 18 Minuten dem Torpedooffizier die Feuererlaubnis für die Torpedowaffe. Die Schußentfernung war etwa 300 bis 350 m. Sobald der Torpedo das Rohr verlassen hatte, gab ich dem Artillerieoffizier Befehl, mit der Artillerie das Feuer zu eröffnen. Der Torpedo traf »Schemtschug« etwa in der Höhe des achteren Schornsteins. Das Deck des russischen Kreuzers hob sich etwas infolge der Detonation und sackte bald darauf ziemlich weit weg. Gleichzeitig wurde das Vorschiff und später auch das Mittel- und Achterschiff unter ein verheerendes Feuer genommen, so daß die Bordwand bald wie ein Sieb durchlöchert war.

„Sobald »Emden« den feindlichen Kreuzer passiert hatte, drehte ich mit dem Schiff auf der Stelle dicht vor einem der im Hafen liegenden Dampfer. Während dieser Zeit wurde aus dem Buggeschütz des »Schemtschug« und scheinbar noch von einer anderen Stelle aus, die in der Dämmerung nicht zu erkennen war, auf »Emden« geschossen. Das Schiff wurde aber nicht getroffen, die Geschosse des »Schemtschug« gingen vielmehr über »Emden« hinweg und schlugen zum Teil in einen Handelsdampfer ein. Da es nicht sicher erschien, daß »Schemtschug« nach dem ersten Torpedotreffer sinken würde, und es nicht ausgeschlossen war, daß er seine Torpedowaffe verwenden würde, gab ich, nachdem die Kehrtwendung ausgeführt war, Befehl, noch einen zweiten Torpedo zu feuern. Während die Artillerie mit der Backbordseite weiterschoß, traf 5 Uhr 28 Minuten der zweite Torpedo den »Schemtschug« unter der Kommandobrücke. Es erfolgte eine ungeheure Detonation, die das Schiff völlig auseinanderriß und einige Schiffsteile hoch in die Luft schleuderte, den ganzen Kreuzer in dichten Rauch hüllend. Als dieser sich verzogen hatte, war von dem feindlichen Schiff, außer einer aus dem Wasser ragenden Mastspitze, nichts mehr zu sehen.

„Es entstand nun für mich die Frage, ob ich mich mit diesem Erfolg begnügen oder noch zur Vernichtung von Handelsdampfern, von denen etwa zwölf im inneren Hafen lagen, schreiten sollte. Ich entschloß mich zu ersterem, und zwar aus folgenden Gründen:

„1. Ich wußte nicht, ob noch feindliche Streitkräfte im inneren Hafen lagen. Ein Manövrieren der »Emden« in dem engen und vollbesetzten

Hafen wäre schwierig und bei Anwesenheit feindlicher Torpedoboote auch nicht unbedenklich gewesen.

„2. Die Feststellung der Nationalität der Handelsschiffe mit ihrer Ladung, das Ausschiffen der Besatzung und Versenken feindlicher Schiffe würde mehrere Stunden in Anspruch genommen haben.

„3. Es war möglich, daß überlegene feindliche Streitkräfte in See in großer Nähe von Penang standen.

„4. Der Eindruck der Vernichtung des »Schemtschug« wäre wesentlich herabgemindert worden, wenn »Emden« infolge längeren Verbleibens im Hafen einem überlegenen Gegner zum Opfer gefallen wäre.

„Es wurde daher mit hoher Fahrt und nördlichem Kurs wieder zurückgesteuert. Inzwischen war es wesentlich heller geworden, es war klares Wetter, die Beobachtung nach See zu wurde aber erheblich erschwert durch eine ungewöhnlich starke Refraktion, die die Umrisse von Schiffen oder Fahrzeugen auf mittleren und großen Entfernungen stark verzerrte. Als »Emden« einige hundert Meter nordwärts gedampft war, wurde Backbord achteraus im inneren Hafen dicht unter Land ein Kriegsschiff gesichtet, das bald als der alte französische Torpedobootsjäger »D'Iberville« ausgemacht wurde. Ich beschloß, auch diesen noch unter Feuer zu nehmen. Die Fahrt wurde verringert, und es wurde gerade angefangen aufzudrehen, um bei der Beschießung alle Geschütze der Breitseite zum Tragen zu bringen, als mir gemeldet wurde, daß von Norden her ein Torpedobootszerstörer mit hoher Fahrt in den Hafen einliefe. Ich gab darauf das Vorgehen gegen »D'Iberville«, dessen Gefechtswert nur sehr gering war, auf und steuerte dem in Sicht gekommenen Fahrzeuge mit hoher Fahrt entgegen. Auf 50 hm Entfernung wurde das Feuer auf dieses eröffnet, nach wenigen Salven drehte es ab und wurde nun, quer zur Schußrichtung liegend, als englischer Regierungsdampfer erkannt. In der Peilung von vorn hatte er mit seinem hohen scharfen Bug unter dem Einfluß der Refraktion einem englischen Zerstörer täuschend ähnlich gesehen. Bei der kurzen Beschießung soll, wie ich später erfahren habe, sein Schornstein getroffen, von der Besatzung aber niemand verletzt worden sein.

„Gleich danach wurde in nördlicher Richtung ein großes Schiff gesichtet, das infolge der Refraktion zuerst für einen Kreuzer, dann für einen Hilfskreuzer gehalten wurde, sich schließlich aber als gewöhnlicher Dampfer entpuppte. Während »Emden« dem Dampfer entgegenfuhr, trat die Besatzung unter der Brücke an; ich ließ durch den Ersten Offizier bekanntgeben, daß der russische Kleine Kreuzer »Schemtschug« vernichtet worden sei, und brachte dann unter kurzem Hinweis auf diesen ersten Erfolg der

»Emden« gegen ein feindliches Kriegsschiff drei Hurras auf Seine Majestät den Kaiser aus.

„In der Nähe der Ansteuerungsboje wurde der vorerwähnte Dampfer angehalten und ein Prisenkommando hinübergeschickt. Es war der englische Dampfer »Glenturret«[1]). Kaum war der Kutter längsseit des Dampfers, als in nordwestlicher Richtung ein Kriegsschiff gesichtet wurde, das den Hafen ansteuerte. Ich gab infolgedessen den Dampfer auf, ließ dem Kapitän noch sagen, daß der Regierungsdampfer infolge eines Irrtums beschossen worden wäre, da er von vorn bei der herrschenden Refraktion wie ein Torpedobootszerstörer ausgesehen hätte, und dampfte, sobald der Kutter wieder geheißt war, dem Kriegsschiff entgegen, das sich schnell näherte und nach einiger Zeit als französischer Torpedobootszerstörer erkannt wurde. Auf diesem hielt man es offenbar nicht für möglich, daß aus dem Hafen von Penang ein feindliches Kriegsschiff auslaufen könnte, und er ließ sich wahrscheinlich auch durch den vierten Schornstein täuschen. Auf etwa 50 hm Abstand gab ich Befehl, die Toppflaggen zu heißen, und auf 43 hm Befehl zum Feuereröffnen. »Mousquet« — so hieß der Torpedobootszerstörer, wie später festgestellt wurde — drehte ab, ein Manöver, welches der »Emden« das Einschießen und Wirkungsschießen ungemein erleichterte. Schon mit der dritten Salve mußte bei dem gut geleiteten Feuer ein Kessel oder eine Dampfrohrleitung getroffen sein, da aus der Mitte des Schiffes große Mengen Dampf ausströmten und die Fahrt des Gegners sichtlich abnahm. »Mousquet« erwiderte das Feuer mit einem Geschütz, ohne »Emden« zu treffen, feuerte auch — wie nachher von Leuten seiner Besatzung bestätigt wurde — einen Torpedo ab, der etwa 400 bis 600 m vor »Emden« aufkommend beobachtet worden ist. Als der Bug des Torpedobootszerstörers stark wegzusacken anfing, auch an dessen Heck schwere Beschädigungen verursacht worden waren, ließ ich das Feuer, zumal der Gegner nicht mehr feuerte, einstellen und drehte mit dem Schiff so, daß ich mich aus der Achteraus-Richtung des Torpedobootszerstörers diesem nähern konnte. Während dieser Bewegung ging jener mit dem Bug zuerst unter, stand anscheinend einen Augenblick mit dem Bug auf dem Grunde und versank dann völlig. In der Nähe der Untergangsstelle trieb eine Anzahl von Leuten der Besatzung, mit Schwimmwesten angetan oder an Balken sich festhaltend, auf dem Wasser. Es wurden von »Emden« zwei Kutter ausgesetzt, in deren einem sich der

[1]) Der Dampfer (4696 Br. R. T.) führte Munition und Explosivstoffe für Singapore und Hongkong an Bord; er hatte die Pulverflagge gesetzt. Der Kapitän gab auf Befragen an, er habe Paraffin an Bord, um nicht erkennen zu lassen, daß sein Schiff als Munitionsschiff eine wertvolle Prise sei.

Assistenzarzt des Schiffes mit Verbandmaterial befand. Einige Franzosen erschwerten zuerst das Rettungswerk, indem sie von den Kuttern fortzuschwimmen suchten, da ihnen von ihren Offizieren gesagt worden war, daß die Deutschen die Kriegsgefangenen ermordeten. Ein Offizier und 35 Mann wurden gerettet, von denen 7 schwer, 18 leicht verwundet waren. 42 Mann der Besatzung waren gefallen oder mit dem Boot untergegangen. Den Verwundeten wurde an Bord der »Emden« durch den Schiffsarzt, Assistenzarzt sowie das Sanitäts- und Krankenträgerpersonal sorgfältige Pflege zuteil, die übrigen Gefangenen wurden auf Oberdeck an einem abgesonderten Platz unter Aufsicht gehalten.“

Aus Erzählungen der französischen Kriegsgefangenen wurde folgendes in Erfahrung gebracht:

Sowohl die Südeinfahrt als auch die Nordeinfahrt des Hafens von Penang sei von je einem französischen Torpedobootszerstörer bewacht worden, ein dritter läge im Hafen[1]). „Schemtschug“ sei erst vor zwei Tagen in Penang eingetroffen. Das Einlaufen der „Emden“ in den Hafen sei nicht bemerkt worden. Als man am Morgen von Penang her Kanonendonner gehört habe, sei „Mousquet“ in den Hafen gesteuert, um zu sehen, was dort vor sich ginge. Bei der ersten auf den „Mousquet“ gefeuerten Salve der „Emden“ seien mehrere Matrosen über Bord gesprungen. Dem Kommandanten seien beide Beine abgeschossen worden; er habe sich dann an der Brücke festbinden lassen, weil er die Schmach, daß Leute seiner Besatzung gleich über Bord gesprungen seien, nicht überleben wollte. Der englische Kleine Kreuzer „Yarmouth“ kreuze bei Simaloer (Nordwestspitze von Sumatra) und laufe Penang regelmäßig zum Kohlen an. Der von der „Emden“ aufgebrachte griechische Dampfer „Pontoporos“ sei von den Engländern gekapert und nach Singapore geführt worden.

Am 28. Oktober gegen 8 Uhr vormittags, nachdem die Kutter wieder geheißt waren, ging „Emden“ auf nordwestlichen Kurs. Schon während der Arbeiten zur Anbordnahme der Überlebenden des „Mousquet“ war ein aus Penang-Hafen kommender Torpedobootszerstörer gesichtet worden, der sich aber in großer Entfernung hielt. Er hatte wahrscheinlich während der Vernichtung des „Schemtschug“ im inneren Hafen, durch Dampfer verdeckt, so gelegen, daß er von der „Emden“ aus nicht gesehen werden konnte. Ein Vorgehen gegen ihn war jetzt ausgeschlossen, da er durch die Südeinfahrt entkommen konnte. „Emden“ steigerte die Umdrehungen der Maschinen auf 21 Seemeilen Fahrt. Der Torpedobootszerstörer folgte, so

[1]) Nach Corbett, Naval Operations, Vol. I waren nachts nur ein Zerstörer und ein kleines Wachtboot in See. Tatsächlich lagen die beiden andern Zerstörer, „Fronde“ und „Pistolet“, von „Emden“ nicht bemerkt im inneren Hafen.

daß seine Rauchwolke achteraus von „Emden" in Sicht blieb. Wahrscheinlich beabsichtigte er, Fühlung zu halten und durch Funksprüche feindliche Kreuzer an die „Emden" heranzuziehen. Das Wetter hierfür war zunächst sehr günstig, es war sehr sichtig, und es herrschte nur geringer Seegang. Gegen 9 Uhr änderte es sich jedoch, von Westen zog eine Regenbö heran, in der die Rauchwolke des Zerstörers aus Sicht kam. Der durch die Bö verursachte Seegang setzte wahrscheinlich die Geschwindigkeit des Torpedobootszerstörers herab und verwischte auch die Spuren des Kielwassers der „Emden". Um jenen zu täuschen, war vor dem Einsetzen der Bö westlicher Kurs nach Sabang aufgenommen worden, während der Bö wurde auf Nordnordwestkurs gegangen. Als das Wetter gegen 11 Uhr vormittags wieder ganz sichtig wurde, war am Horizont vom Feinde nichts mehr zu sehen, er hatte die Verfolgung aufgegeben oder hatte infolge des westlichen Scheinkurses die Fühlung verloren.

„Emden" ermäßigte daraufhin die Fahrt auf 20, 15 und schließlich auf 10 bis 11 Seemeilen. Mit der Funkentelegraphie war vom Verlassen von Penang an bis 12 Uhr mittags mit großer Intensität gestört worden. Nachdem hiermit aufgehört worden war, wurde der feindliche Funkspruch abgenommen: „»Emden« 6 Uhr vormittags Penang-Hafen." Der Kommandant äußert sich zu dem Versuch, den Funkspruchverkehr des Gegners zu stören, wie folgt:

„Seit dem Erscheinen der »Emden« im Indischen Ozean war dies das einzige Mal gewesen, daß der Geber der Funkenstation der »Emden« benutzt wurde. Die Hörtätigkeit spielte natürlich während der Kreuzfahrten eine große Rolle, und ich kann den Eifer und die Leistungen des Funkentelegraphiepersonals in dieser Hinsicht lobend hervorheben."

„Emden" steuerte im Laufe des 28. Oktober zunächst auf dem Dampferweg Singapore—Rangoon in der Hoffnung, hier noch auf feindliche Handelsschiffe zu treffen. Der Kommandant wollte einem neutralen oder, falls ein solcher nicht angetroffen wurde, einem feindlichen Handelsdampfer die französischen Kriegsgefangenen zur Mitnahme übergeben. Als bis 10 Uhr abends nichts gesichtet worden war, ging der Kreuzer auf Westkurs, um, zwischen den Nicobar-Inseln hindurchsteuernd, auf den Dampferweg Sabang—Colombo zu stoßen. Nach dem Passieren des St. George-Kanals mußte die Backbord-Maschine wegen notwendiger Arbeiten an einem Kurbellager einige Zeit gestoppt werden.

In der Nacht zum 29. Oktober starben zwei der schwerverwundeten Franzosen; sie wurden mit militärischen Ehren im Beisein der französischen Kriegsgefangenen bestattet, wobei Fregattenkapitän v. Müller zuerst eine deutsche, dann eine kurze französische Ansprache hielt.

Nachdem „Emden" am 30. Oktober den Dampferweg Sabang—Colombo erreicht hatte, wurde gegen 4 Uhr vormittags auf 6° 10′ Nord und 93° 9′ Ost der englische Dampfer „Newburn" von 3554 Br. R. T. angehalten; er war mit einer Salzladung, die auf Rechnung deutscher Agenten verschifft worden war, nach Singapore bestimmt. Wegen des Charakters der Ladung erschien dieser Dampfer besonders geeignet für die Wegschaffung der kriegsgefangenen Franzosen. Der Kapitän des „Newburn" erklärte sich bereit, zunächst Sabang anzulaufen, um die Verwundeten dort auszuschiffen. Die kriegsgefangenen Franzosen verpflichteten sich vor ihrer Freilassung schriftlich, während des Krieges keine Kriegsdienste mehr zu leisten. Vor der Überschiffung auf „Newburn" sprachen sich der schwerverwundete Erste Offizier des „Mousquet", dem ein Bein hatte abgenommen werden müssen, wie auch einige französische Deckoffiziere und Unteroffiziere sehr dankbar über die ihnen auf „Emden" zuteil gewordene Behandlung aus. Ein in der Nacht seinen Wunden erlegener Franzose wurde am Morgen des 30. Oktober mit militärischen Ehren bestattet.

In Berücksichtigung der bisherigen Leistungen der Besatzung und in Würdigung des bei Penang errungenen militärischen Erfolges sprach der Kommandant eine Anzahl von Beförderungen aus.

Nach der Entlassung des „Newburn" steuerte „Emden" auf dem Dampferweg Sabang—Colombo westlich, bis „Newburn" aus Sicht war, und nahm dann Kurs auf den für den Dampfer „Buresk" festgesetzten Treffpunkt 40 Seemeilen westlich der Nordwestspitze von Simaloer. Am 31. Oktober 3 Uhr 30 Minuten vormittags traf „Emden" planmäßig mit „Buresk" zusammen und steuerte dann mit ihm südwärts, um unter dem Schutz einer der Sumatra vorgelagerten Inseln zu kohlen. Am 2. November morgens fand der Kreuzer östlich der Insel Nord Pageh (Nassau-Inseln), etwas außerhalb der Dreiseemeilengrenze, sehr günstige Verhältnisse für die Kohlenübernahme. Während diese im Gange war, kam der holländische Kommandant dieser Inseln, der zufällig auf einer Besichtigungsreise begriffen war, in einem Motorboot längsseit, um sich zu vergewissern, daß „Emden" tatsächlich außerhalb der Dreiseemeilengrenze läge. Durch einen holländischen Funkspruch erfuhr Fregattenkapitän v. Müller das Eintreffen des Dampfers „Newburn" in Sabang.

Um 6 Uhr abends war die Übernahme von 540 Tonnen Kohlen beendet. Seit dem Auslaufen aus Tsingtau, am 6. August, hatte „Emden" in den drei Monaten elfmal Kohlen ergänzt. Die Leistungen der Besatzung bei diesen Arbeiten waren nach dem Bericht des Kommandanten trotz der tropischen Hitze, der vorangegangenen Kriegswachen und son-

stiger Anforderungen des Kreuzerkrieges bei ungünstigen Bekohlungseinrichtungen durchweg sehr anerkennenswert gewesen. Unfälle — ausgenommen ein Beinbruch, den ein Matrose erlitt — waren bei diesen Arbeiten nicht vorgekommen. Der Gesundheitszustand der Besatzung war, abgesehen von einem Fall schwerer Lungenentzündung, während der ganzen Zeit sehr gut gewesen.

Als „Emden" sich zu dem Überfall von Penang rüstete, standen Panzerkreuzer „Hampshire" und Hilfskreuzer „Empreß of Asia" im Seegebiet von Colombo, „Yarmouth" kreuzte bei Minikoi, der japanische Kreuzer „Chikuma" patrouillierte bei Atjeh Hooft, französischer Panzerkreuzer „Dupleix" befand sich in Aden, und „Yahagi" war gerade mit französischen Transportschiffen aus Saigon in Singapore eingetroffen. Sie hatte den Befehl, an Stelle des Panzerkreuzers „Nishin", der bei Sandakan auf einen Felsen gelaufen war und daher in Singapore docken mußte, bei den Cocos-Inseln zu dem großen australisch-neuseeländischen Transport zu stoßen, der am 1. November unter dem Geleit von „Minotaur", „Ibuki", „Melbourne" und „Sydney" Australien zur Fahrt nach Colombo verlassen sollte. Der russische Kleine Kreuzer „Schemtschug" war am 26. Oktober von einer Kreuzfahrt bei den Nicobaren, Andamanen und dem Mergui-Archipel nach Penang zurückgekehrt, wo auch das französische Kanonenboot „D'Iberville" und die Zerstörer „Mousquet"", „Fronde" und „Pistolet" als Patrouille für die Malakka-Straße stationiert waren. „Schemtschug" hatte die Erlaubnis zu einer einwöchigen Überholung seiner Maschinen und Kessel in Penang erhalten und hatte sich, da der Hafen durch Küstenwerke nicht verteidigt war, wie auch die englischen Schiffe es zu tun pflegten, so verankert, daß er die Breitseite auf die Hafeneinfahrt zum Tragen bringen konnte. Über den Zustand, in dem „Schemtschug" von der „Emden" überrascht wurde, sowie über die gesamte Handhabung des Kriegsdienstes an Bord des russischen Kreuzers gibt ein gutes Bild das Urteil, das ein Marinekriegsgericht zu Wladiwostok im August 1915 über den Kommandanten und einen Offizier des Kreuzers fällte. Der Spruch lautete:

„1. Der Kapitän zweiten Ranges, Baron Tscherkassow, hatte seit dem 14. Mai 1914 das Kommando des »Schemtschug« inne. Am 25. August 1914 verließ er mit dem Kreuzer den Hafen von Wladiwostok, um sich auf den Kriegsschauplatz zu begeben, wobei er zur Verfügung des englischen Admirals Jerram gestellt wurde. Er wird folgender Vergehen beschuldigt:

„a) Obgleich er sich im Kriegsgebiet befand, hat er nicht den Befehl gegeben, im Fall des Erscheinens von Rauchwolken oder Lichtern am Hori-

zont Alarm zu schlagen; er hatte keine Maßnahmen für einen regelmäßigen Kriegswachtdienst der Besatzung getroffen; des Nachts hielt er die Geschütze nicht durch die Kriegswache besetzt; die Torpedos ließ er nicht in Gefechtsbereitschaft halten; beim Einlaufen in Häfen befahl er, das Schiff außer Kampfbereitschaft zu setzen; während des Aufenthalts des Schiffes in Häfen, abgesehen von Port Cornwallis, ließ er es zu, daß der Kreuzer mit offenen Lichtern vor Anker lag, daß nur ein Signalgast Wache ging und daß fremde Personen den Kreuzer besuchten und alle seine Räumlichkeiten besichtigten.

„b) Während der Kreuzfahrt im August 1914 bei den Philippinen, als feindliche Transportdampfer an der Küste der Insel Luzon gesucht wurden, hat er dem Kreuzer »Askold« einen unchiffrierten Funkspruch gesandt, der den Aufenthaltsort des Kreuzers angab.

„c) Während des Aufenthaltes in dem unverteidigten Port Blair auf den Andamanen am 6. Oktober 1914 hat er bei vollbeleuchtetem Schiff Kohlen nehmen lassen; hierbei hat er die Torpedorohre entladen und die Geschütze unbesetzt gelassen; er selbst verbrachte mit fünf Offizieren den ganzen Abend an Land, obgleich er wußte, daß die »Emden« schon dreimal in der Nähe des Hafens erschienen war. Er hat es zugelassen, daß ihn seine Frau während der Kreuzfahrt und des Suchens nach dem Feinde begleitete, indem sie auf Privatdampfern von Hafen zu Hafen fuhr, wo der Kreuzer lag, und hat sich mit ihr brieflich und telegraphisch verständigt.

„d) Nach Kreuzfahrten auf der Suche nach der »Emden« im Bengalischen Meerbusen hat er bei Ankunft in dem unverteidigten Hafen Penang am 26. Oktober den Befehl gegeben, das Schiff außer Kampfbereitschaft zu setzen. Darauf wurden die Geschosse in die Munitionskammer gebracht und die Torpedos entladen. Nach dem Ankern und nachdem er vom englischen Admiral die Erlaubnis eingeholt hatte, die Kessel auszukochen, hat er am gleichen Tage unter 13 Kesseln Feuer ausgemacht und von den drei übrigen nur einen unter Dampf gehalten, der allein nicht imstande war, gleichzeitig die Maschinen zu betreiben, die Pump- und Feuerlöscheinrichtungen sowie die Beleuchtung zu bedienen. Ferner hat er keinerlei Maßnahmen zur Verstärkung der Signalwache getroffen, die dem Signalmaaten überlassen war. Er hat es zugelassen, daß die Ankerlaternen brennen blieben, daß die Besatzung ohne regelmäßigen Wachwechsel an Deck schlief, daß die Munitionskammerschlüssel in der Kajüte des Ersten Offiziers nicht im Schrank aufbewahrt wurden, sondern frei an Nägeln an der Wand hingen. Er selbst verließ am 27. Oktober 6 Uhr abends den Kreuzer für die ganze Nacht, wobei er nur für alle Fälle die Geschütze laden ließ, die der Hafenausfahrt zugewandt waren. Die Folge hiervon war, daß der Kreuzer bei dem plötzlichen Überfall der »Emden«

am Morgen des 28. Oktober für den Kampf vollständig unvorbereitet war und im Verlaufe von fünf Minuten sank, wobei er einen Offizier und 80 Mann der Besatzung an Toten sowie 7 Mann, die ihren Wunden später erlagen, verlor. Als mildernde Umstände kommen die langjährige tadellose Dienstführung und die ausgezeichneten Leistungen während des Russisch-Japanischen Krieges in Frage.

„2. Der Oberleutnant Kulibin wird folgenden Vergehens beschuldigt: Obgleich er den Dienst des Ältesten Offiziers an Bord versah und am 27. Oktober 1914 im unverteidigten Hafen von Penang den zur Nacht an Land gefahrenen Kommandanten vertrat, hierbei auch wußte, daß der Kreuzer infolge der vom Kommandanten getroffenen Anordnungen zum Kampfe völlig untauglich war, hat er doch von seiner Seite aus keinerlei Vorsichtsmaßregeln angeordnet, die den Kreuzer aus seiner gefährlichen Lage hätten befreien können. Als mildernde Umstände kommen seine lange, tadellose Dienstführung und seine ausgezeichneten Leistungen im Russisch-Japanischen Kriege bei der Verteidigung Port Arthurs in Frage."

Die beiden Angeschuldigten wurden ihres Ranges und ihrer Auszeichnungen für verlustig erklärt, wurden aus dem Marinedienst entlassen, ihr Adelsprädikat wurde ihnen genommen, und sie wurden zur Überführung in die Gefangenenanstalt verurteilt, und zwar Tscherkassow zu dreieinhalb und Kulibin zu eineinhalb Jahren[1]).

Nicht weniger schwer war die Schuld der französischen Kommandanten. Ein Augenzeuge berichtet darüber[2]): „Alles dies ließ sich kaum entschuldigen, aber es ist nur geringfügig, wenn man damit das Verhalten des »D'Iberville« und das der französischen Torpedoboote vergleicht, deren Unterstützung zu erwarten der »Schemtschug« berechtigt war. Sie lagen im Hafen und waren volle zehn Minuten vor dem Einbruch der »Emden« unterrichtet, daß ein feindliches Schiff sich näherte. Trotzdem erlaubten sie ihm, in den Hafen einzudringen, ihn zu durchfahren, zu drehen und wieder auszulaufen, ohne daß sie auch nur einen Schuß feuerten. Dabei hätte »Emden« kaum entkommen können, wenn sie in Aktion getreten wären. Ihre Entfernung vom Gegner war so günstig, wie sie es nur hätten wünschen können. Woran lag das? Warum schwiegen sie? Die Antwort lautet folgendermaßen: Trotz des Kriegszustandes war es einem großen Teil der Offiziere dieser Fahrzeuge erlaubt, über Nacht an Land zu bleiben. Nicht eins von ihnen hatte Dampf auf. Ihr Deck war nicht klar zum Gefecht. Aber selbst wenn man hiervon absieht, war es unerklärlich,

[1]) Nach „Rußkoje Sslowo" vom 15. September 1915.

[2]) The New York Times Current History, Vol. I, Nr. 6, March 1915 — The „Emden" at Penang, Seite 1211 bis 1215.

daß kein Torpedo gefeuert wurde, wo doch jedes der Fahrzeuge durch zwei oder drei Torpedos die Lage hätte retten können. Es hätte sich nicht einen Zoll vom Platze zu bewegen brauchen, um das zu tun. Der Gefechtsabstand war lächerlich gering, zeitweise betrug er weniger als 200 Yards. Aber die Überraschung, der Mangel an Disziplin und die allgemeine Leistungsunfähigkeit schienen sie völlig gelähmt zu haben. Überwiegend geht die Auffassung hier dahin, daß sie das Feuer der »Emden« nicht auf sich ziehen wollten, wenngleich eins der Fahrzeuge gegen Ende des Gefechts sein Maschinengewehr feuern ließ . . . Sowohl die Marine- wie die Heeresbefehlshaber sind eins in der Verurteilung des verächtlichen Verhaltens der französischen Fahrzeuge."

Der Einbruch der „Emden" in den Hafen von Penang, der in so kurzer Zeit auf ihre Handelskriegserfolge bei Minikoi folgte, erregte Bestürzung nicht nur in den Handels- und Verkehrskreisen Indiens, sondern auch bei den britischen Seestreitkräften, die alle ihre Bemühungen, den wagemutigen deutschen Kreuzer zu stellen, erfolglos bleiben sahen, während im Gegenteil die Kühnheit und der Erfolg seiner Taten dauernd im Wachsen begriffen schienen. Einen bedeutenden Eindruck rief die neueste Tat der „Emden" in Australien hervor, wo der große Truppentransport nach mehr als einmonatiger Verzögerung im Begriff stand, über Colombo—Aden nach Europa in See zu gehen. Die Besserung der Handelsverhältnisse in Indien, zu der sich Anfänge bereits gezeigt hatten, wurde weiter hinausgeschoben, und in Calcutta wurde die Lage noch durch das Gerücht verschärft, „Emden" habe den japanischen Dampfer „Kamasaka Maru" aufgebracht, so daß eine erneute Schließung des Hafens erfolgte. Gewaltig war auch die Wirkung des Überfalls von Penang auf die indische und hinterindische Bevölkerung[1]), deren Glaube an die Unüber-

[1]) Man geht wohl nicht fehl, wenn man den Aufstand der indischen Truppen in Singapore im Jahre 1915 zu einem Teil auf die erfolgreiche Tätigkeit der „Emden", insbesondere auch auf den Überfall von Penang zurückführt. Dort war es vor allem dem in Singapore gefangen gehaltenen Oberleutnant z. See d. R. Lauterbach (siehe Seite 64) gelungen, in dem für die Bewachung der Deutschen bestimmten indischen 5. Light Infantry-Regiment erfolgreiche Propaganda zu treiben. Diese bewirkte in Verbindung mit den Mitteilungen indischer Soldaten von der Kampffront in Frankreich und den Nachrichten über die Proklamierung des Heiligen Krieges, daß die Mannschaften des Regiments beschlossen, ihrer Verschiffung nach Frankreich sich zu widersetzen und lieber gegen die britische Zwangsherrschaft als gegen die Verbündeten ihrer Glaubensgenossen kämpfend zu sterben. Der Aufstand blieb infolge der Nichtteilnahme der auf dem Festlande der Straits Settlements liegenden indischen Truppen nur örtlicher Natur, er verursachte jedoch eine erhebliche Panik in Singapore und wurde seinerseits die Ursache weiterer Verbreitung der Unruhe unter den Indern und später einsetzender Aufstandsbewegungen.

windbarkeit ihrer britischen Gewalthaber zur See eine weitere beträchtliche Erschütterung erfuhr.

Nach Bekanntwerden des Überfalls von Penang ließ Vizeadmiral Jerram den japanischen Kreuzer „Yahagi", anstatt ihn nach den Cocos-Inseln zum australischen Transport zu entsenden, zu „Chikuma" stoßen, um mit dieser das Seegebiet zwischen Rangoon und Atjeh Hooft zu bewachen. Zur Verstärkung der Streitkräfte des Kapitäns Grant für die Sicherung der Handelsstraßen westlich Colombo und von hier nach Calcutta bestimmte er den Hilfskreuzer „Empreß of Russia", der gerade in Singapore angekommen war, so daß dem Kommandanten der „Hampshire" nunmehr außer diesem Panzerkreuzer zwei Kleine Kreuzer („Yarmouth" und „Askold") und zwei Hilfskreuzer („Empreß of Asia" und „Empreß of Russia") zur Verfügung standen. Ferner ordnete die britische Admiralität an, daß der Kleine Kreuzer „Gloucester" aus dem Mittelmeer nach dem Indischen Ozean ginge und daß der Kleine Kreuzer „Weymouth", der sich an der Jagd auf „Königsberg" beteiligt hatte und nach deren Feststellung im Rufiji-Fluß in Ostafrika entbehrlich schien, über Providence Island, Diego Garcia, die Malediven und Minikoi zu Kapitän Grant stieße. Die Absicht, auch „Dartmouth" von Ostafrika in die indischen Gewässer zu entsenden, wurde aufgegeben, nachdem die Nachricht von der Niederlage des Admirals Cradock bei Coronel eingelaufen war; „Dartmouth" wurde daraufhin, ebenso wie „Weymouth", nach dem Kap zur Verstärkung des Kap-Geschwaders beordert. Die Japaner bildeten unter Führung des Vizeadmirals Tochinai ein III. Geschwader[1]), bestehend aus den Panzerkreuzern „Tokiwa", „Yakumo" und „Nishin" sowie den Kleinen Kreuzern „Chikuma" und „Yahagi", um mit diesem die Sicherung des Indischen Ozeans vom 90. Längengrad bis zur Sunda-Straße zu übernehmen.

5. Unternehmung gegen die Cocos-Inseln.

Für das Schlußkapitel der erfolgreichen Tätigkeit des Kreuzers „Emden" möge hier der Originalbericht seines Kommandanten Platz finden, der folgenden Wortlaut hat:

„Für die Unternehmung gegen die Cocos-Inseln hatten mich folgende Beweggründe bestimmt:

„Abgesehen von dem materiellen Schaden, der dem Gegner durch die Zerstörung der Kabelstation und Funkenstation und durch vorübergehende Erschwerung des telegraphischen Verkehrs zwischen Australien einerseits

[1]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 170.

und England und anderen Ländern anderseits zugefügt werden würde[1]), hoffte ich durch diese ferner zu erreichen:

„1. eine allgemeine Beunruhigung der Schiffahrt von und nach Australien, indem ich den Eindruck erwecken wollte, daß »Emden« die nächste Zeit auf den Dampferwegen südlich und westlich Australiens kreuzen würde;

„2. ein Abziehen wenigstens eines Teiles der englischen Kreuzer, die an der Verfolgung der »Emden« beteiligt waren, aus den indischen Gewässern.

„Ich hatte die Absicht, nach Ausführung der Unternehmung gegen die Cocos-Inseln nach Sokotra zu gehen, um zunächst im Golf von Aden und dann auf dem Dampferwege Aden—Bombay zu kreuzen.

„Nach Beendigung des Kohlens am 2. November gegen 6 Uhr abends wurde, um das weitere Ziel zu verschleiern, wieder durch die Passage nördlich der Pageh-Inseln die freie See angesteuert. Ich ging dann zunächst nach der Sunda-Straße, weil ich es für möglich hielt, daß wegen der Gefahr, im Indischen Ozean gekapert zu werden, mehr Schiffe der Ostasienfahrt ihren Weg durch diese Straße und um das Kap der Guten Hoffnung nehmen würden, und weil ich die Aussichten, die der Dampferweg Sunda-Straße—Kap bis zu den Cocos-Inseln bot, ausnutzen wollte. Ich kreuzte vor der Sunda-Straße bis in Sicht der Krakatau-Insel vom 4. November morgens bis 5. November mittags leider erfolglos und trat dann den Marsch nach den Cocos-Inseln an. Auch auf diesem Wege kam kein Schiff in Sicht.

[1]) Direction Island (Cocos- oder Keeling-Inseln) ist eine äußerst wichtige Zwischenstation des englischen Weltkabelnetzes; gehen doch von hier drei Kabelstränge aus: einer nach der westlich gelegenen Insel Mauritius (englisch), einer nach dem Kabellandeplatz Perth (Australien) und der dritte nach Batavia auf Java (holländisch). Bei einem Ausfall dieser Station bleibt nur noch eine rein englische Kabelverbindung zwischen dem englischen Mutterlande und Australien übrig, nämlich diejenige über Vancouver (Kanada) und Fanning-Insel. Im übrigen wäre England dann zur telegraphischen Verbindung mit Australien auf die Benutzung der über neutrale Plätze im niederländisch-indischen Archipel führenden Kabel angewiesen. Bedenkt man, daß die Zerstörung des englischen Kabels auf der Insel Fanning durch S. M. S. „Nürnberg" am 8. September bereits eine ernste Beunruhigung hervorgerufen hatte, so mußte in der Tat eine Zerstörung der Kabelstation auf den Cocos-Inseln diese Beunruhigung ganz wesentlich steigern. Allerdings soll nach englischen Zeitungsnachrichten das Kabel bei Fanning am 6. November wiederhergestellt worden sein; dennoch hätte der Kabelschnitt auf den Cocos-Inseln Anfang November einen außerordentlich wichtigen Erfolg militärischer und handelspolitischer Natur dargestellt. Die Zerstörung der Station Fanning ist der „Emden" damals übrigens nicht bekannt gewesen, sonst hätte der Kommandant das Unternehmen gegen die Station auf den Cocos-Inseln vermutlich schon zu einem früheren Zeitpunkt ins Auge gefaßt. (Siehe hierzu die Kabelkarte in Anlage 2 des I. Bandes.)

„Auf dem für »Exford«, den zweiten gekaperten Kohlendampfer, festgesetzten Treffpunkt — 30 Seemeilen Nord von Nord-Keeling-Insel — traf »Emden« am 7. November gegen 8 Uhr abends ein.

Nach dem Zusammentreffen mit »Exford« sollte Oberleutnant z. See d. R. Lauterbach die Führung dieses Schiffes für die nächste Zeit übernehmen, der Navigationsoffizier, Kapitänleutnant Gropius, wieder auf »Emden« übersteigen. »Exford« sollte dann nach einem etwa 900 Seemeilen in der Richtung nach Sokotra liegenden Treffpunkt vorausdampfen, dort auf »Emden« warten, solange es sein Proviantbestand gestatten würde, und, falls der Kreuzer ausbleiben würde, einen neutralen Hafen anlaufen.

„»Markomannia« und andere möglicherweise von Simaloer nach dem Treffpunkt 30 Seemeilen nördlich von Nord-Keeling-Insel befohlene Kohlendampfer wollte ich nach einem holländisch-indischen Hafen (Amboina) schicken, da sie infolge der Aufbringung des Dampfers »Exford« vorläufig nicht gebraucht wurden. »Markomannia« sollte auf dem Wege dorthin die Nusa-Bessi-Straße (Ostspitze von Timor) ansteuern und einen dorthin bestellten Dampfer ebenfalls nach einem holländischen Hafen schicken.

„»Exford« wurde in der Nacht vom 7. zum 8. November trotz Hin- und Herdampfens nicht gefunden, sondern kam erst am Morgen gegen 8 Uhr in Sicht. Kapitänleutnant Gropius meldete, daß kein anderer Kohlendampfer auf dem Treffpunkt angekommen sei. Nachdem der Wechsel in der Führung des Schiffes stattgefunden hatte, wurde »Exford« mit einem den obigen Absichten entsprechenden Befehl entlassen[1]).

[1]) Am 8. November entfernte sich der Dampfer „Exford" unter Führung des Oberleutnants z. See d. R. Lauterbach von „Emden" und steuerte den verabredeten Treffpunkt an. Hier angekommen, wartete er bis Ende des Monats vergeblich auf das Eintreffen der „Emden" und dampfte dann nach Padang (Westküste Sumatras). Bei regnerischem und stürmischem Wetter bekam „Exford" am Morgen des 11. Dezember die der Küste vorgelagerten Inseln in Sicht. Das Schiff hatte sich auf ungefähr 5 Seemeilen dem neutralen Lande genähert, als unmittelbar vor Padang eine Rauchwolke auftauchte, die auf „Exford" zuhielt. Bald konnte festgestellt werden, daß es sich um den englischen Hilfskreuzer „Himalaya" handelte. Als der Engländer herangekommen war, kam ein Prisenboot mit Offizier an Bord, und dieser bat um die Schiffspapiere. „Exford" befand sich zu dieser Zeit in neutralen Gewässern.

„Mit der nötigen Entschiedenheit verlangte ich", so berichtet Oberleutnant z. See d. R. Lauterbach, „daß die holländische Neutralität geachtet werde." Der Engländer zuckte lächelnd die Schulter und meinte: „Sagen Sie das meinem Kommandanten. Ich habe Befehl, Ihr Schiff aufzubringen."

Da jeder Widerstand zwecklos und unmöglich war, mußte „Exford" dem englischen Hilfskreuzer überlassen werden, die Besatzung wurde nach Singapore in Kriegsgefangenschaft geführt. Dem Oberleutnant z. See d. R. Lauterbach ist es späterhin gelungen, aus der Gefangenschaft zu entweichen und in abenteuerlicher Fahrt über den Stillen Ozean, das nordamerikanische Festland und den Atlantischen Ozean nach der Heimat zu gelangen.

„Am 7. November, abends von etwa 6 Uhr an, wurde von der Funkenstation auf den Cocos-Inseln, die bis dahin überhaupt nicht gehört worden war, stündlich derselbe Funkspruch in dreistelligen Buchstabengruppen, eingeleitet durch das Wort »urgent«[1]), gegeben, ohne daß zunächst eine Antwort erfolgte. Ich hielt es zuerst für möglich, daß es sich um eine geheime Mitteilung an passierende Handelsschiffe handelte. Bei Tagesanbruch wurde dieser Funkspruch von einem englischen Kriegsschiff mit dem Zeichen »n c«, in dem der Kleine Kreuzer »Newcastle« vermutet wurde, das aber ziemlich sicher der Panzerkreuzer »Minotaur« gewesen ist[2]), abgenommen und weiterer Verkehr zwischen dem Kriegsschiff und der Land-Funkenstation beobachtet. Nach der Lautstärke der funkentelegraphischen Zeichen des Kriegsschiffes war anzunehmen, daß dessen Entfernung von den Cocos-Inseln zunahm. Gegen 12 Uhr mittags am 8. November, als dieser funkentelegraphische Verkehr wieder ganz aufhörte, wurde der Abstand dieses Kriegsschiffes von »Emden« auf 200 Seemeilen geschätzt. Ich hielt es für möglich, daß es sich um ein Kriegsschiff handelte, das sich auf dem Wege von der Sunda-Straße nach der Kap-Kolonie, in der zu der Zeit gerade der Aufstand unter De Wet ausgebrochen war, befand. Da ein funkentelegraphischer Verkehr zwischen diesem und einem anderen Kriegsschiff nicht beobachtet wurde, erschien es wahrscheinlich, daß kein anderes Kriegsschiff in der Nähe sei[3]).

„Wegen der auffallenden stündlichen Funksprüche in der Nacht vom 7. zum 8. November und weil »Exford« zunächst nicht gefunden wurde, verschob ich die für den 8. November geplante Unternehmung gegen die Cocos-Inseln (Direction Island) um einen Tag. Als am Morgen des 8. November der funkentelegraphische Verkehr zwischen einem englischen Kriegsschiff und der Landstation gehört wurde, erwog ich, ob ich die Unternehmung noch um einen Tag verschieben sollte, nahm aber doch davon Abstand, weil das englische Kriegsschiff am folgenden Morgen weit genug entfernt sein würde, und ferner in Berücksichtigung des Kohlenbestandes, da ich auf dem Wege nach Sokotra mit einem sicheren Kohlennehmen erst im Addu-Atoll[4]) (etwa 1500 Seemeilen von meinem Standort entfernt) rechnen konnte.

---

[1]) „dringend".

[2]) Es handelte sich in der Tat um „Minotaur", der über die Funkenstation der Cocos-Inseln den Befehl erhielt, den Truppentransport, zu dessen Geleit er gehörte, zu verlassen und sich mit dem Kap-Geschwader zu vereinigen, um dieses einem etwaigen Angriff des Grafen Spee gewachsen zu machen. (Siehe Kreuzerkrieg Band I, Seite 257.)

[3]) Siehe Heft Übersichtskarten (Anlage 6) Karte 3.

[4]) Süd-Malediven.

„Im Laufe des 8. November wurde noch folgender Offiziersaustausch vorgenommen: Leutnants z. See Fikentscher und Schall für Leutnants z. See Schmidt und Gyßling auf »Buresk«, um den beiden letzteren, die nicht bei dem Angriff auf Penang zugegen gewesen waren, die Teilnahme an dieser militärischen Unternehmung zu ermöglichen.

„Da ich, wenn auch nicht mit einer großen Wahrscheinlichkeit, so doch mit der Möglichkeit des Vorhandenseins eines feindlichen Kreuzers bei den Cocos-Inseln zum Schutz der Kabel- und Funkenstation rechnen mußte und den Kohlendampfer in diesem Falle nicht der Gefahr einer Vernichtung oder auch nur Beschießung aussetzen wollte, erhielt »Buresk« Befehl, 30 Seemeilen nördlich der Süd-Keeling-Inselgruppe zu warten und erst auf funkentelgraphisches Signal heranzuschließen. Unter günstigen Verhältnissen wollte ich die Gelegenheit zum Kohlenauffüllen ausnutzen.

„Während der Nacht steuerte »Emden« mit kleiner Fahrt die Süd-Keeling-Inselgruppe an, Dampf auf in acht Kesseln, das Schiff im Klarschiff-Zustand; der Schein-Schornstein war zur Täuschung gesetzt. Am Morgen des 9. November von etwa 4 Uhr an wurde auf höhere Fahrt gegangen, es wurde aber dann noch einmal für einige Zeit kehrtgemacht wegen einer einsetzenden Regenbö und weil die Ansteuerung von Port Refuge, dem Ankerplatz der Süd-Keeling-Inselgruppe, in der Dunkelheit nicht unbedenklich erschien. Kurs und Fahrt wurden dann so geregelt, daß »Emden« kurz nach Sonnenaufgang, also etwas nach 6 Uhr vormittags, in Port Refuge ankerte.

„Ein feindliches Kriegsschiff war nicht bei der Inselgruppe stationiert; auch nach dem Hellwerden war an dem ganzen Horizont kein Schiff in Sicht. Nach der ganzen Sachlage konnte ich hoffen, daß »Emden« für eine Reihe von Stunden unbehelligt vor Keeling-Insel würde liegen und dann wieder verschwinden können. Ein Beobachtungsposten war, wie gewöhnlich bei solchen Gelegenheiten, im Krähennest stationiert mit dem Befehl, scharf nach allen Seiten Ausguck zu halten.

„Unmittelbar nach dem Ankern wurde der Landungszug in der Dampfpinaß und den beiden Kuttern ausgeschifft. Er bestand aus dem Ersten Offizier, Kapitänleutnant v. Mücke, den Leutnants z. See Schmidt und Gyßling, 6 Unteroffizieren, 38 Mann. Kapitänleutnant v. Mücke hatte von mir Befehl erhalten, die Funkenstation und Kabelstation zu zerstören, wenn möglich auch die Kabel zu schneiden, und zwar in erster Linie das nach Australien, in zweiter Linie das nach Südafrika, in dritter Linie das nach Niederländisch-Indien. Alles Code- und Depeschenmaterial sollte an Bord gebracht werden. Ein Rückrufsignal war festgesetzt. Mündlich hatte ich Kapitänleutnant v. Mücke gesagt, daß, falls die Insel in Verteidigungs-

zustand wäre und mit Truppen besetzt sei, ich von der Ausführung der Landung Abstand nehmen, die Boote zurückrufen und mich auf eine Beschießung der funkentelegraphischen und Telegraphenanlage beschränken würde, da ich bei dieser Unternehmung einen Personalverlust mit Rücksicht auf die weitere Kreuzerkriegführung möglichst vermeiden wollte. Die Funkenstation der »Emden« hatte Befehl erhalten, jeden funkentelegraphischen Verkehr der Inselstation sofort zu stören.

„Da die Verhältnisse für ein Kohlen in Port Refuge günstig waren und kein feindliches Kriegsschiff in größerer Nähe vermutet wurde, ließ ich, als die Boote sich der Landungsbrücke näherten, an »Buresk« funken, sofort an »Emden« heranzuschließen. »Buresk« antwortete nicht, weil sein Sender nicht in Ordnung war. Für diesen letzteren Fall war festgesetzt worden, daß das funkentelegraphische Signal zum Heranschließen dreimal gegeben würde. Das Signal wurde auch von »Buresk« abgenommen. Die Inselstation fragte darauf an, in welchem Code und von welchem Schiff gefunkt würde, was natürlich nicht beantwortet wurde. Bald darauf gab die Inselstation Funksprüche ab, und trotz Störens kam der Funkspruch »Strange ship off entrance«[1]) durch. Nach einiger Zeit wurde gehört, daß ein Kriegsschiff oder Hilfskreuzer, dessen funkentelegraphischer Name während des Krieges noch nicht gehört worden war, die Inselstation anrief, aber keine Antwort mehr erhielt, da die Funkenstation in der Zwischenzeit von der Landungsabteilung zerstört worden war[2]).

„Nach Widerstandsmessungen wurde die Entfernung des feindlichen Schiffes auf 200 bis 250 Seemeilen geschätzt. Die Absicht, Kohlen aufzufüllen, gab ich nun doch auf und ließ die hierfür getroffenen Vorbereitungen wieder zurückmachen. Es wurden von Land her mehrere Detonationen von Sprengpatronen gehört, und es wurde auch beobachtet, daß der Funkentelegraphiemast umfiel.

[1]) „Fremdes Schiff vor der Einfahrt".

[2]) Die „Straits Times" vom 25. November 1914 schrieben: „Am 9. November 5 Uhr 50 Minuten morgens wurde der Vorsteher der Telegraphenstation benachrichtigt, daß sich ein Kriegsschiff mit 4 Schornsteinen dem Eingang des Hafens nähere. Eine schnell angestellte Beobachtung lehrte, daß der vierte Schornstein aus Segeltuch nachgemacht war, worauf der Telegraphendirektor sich nach der Station für drahtlose Telegraphie begab und ein allgemeines Telegramm in die Luft sandte, daß ein fremdes Kriegsschiff in der Nähe sei und daß um Hilfe gebeten würde. Eine Viertelstunde lang wurde telegraphiert, und zwar zunächst: ‚Fremdes Kriegsschiff vor der Einfahrt' und danach: ‚»Emden« hier'. Später ergab sich, daß das erste Telegramm durch die „Sydney" aufgefangen war, das zweite indessen nicht.

Während dieses drahtlose Telegramm seinen Weg ging, begab sich der Direktor nach der Kabelstation und ließ entsprechend seinen Vorschriften nach London, Adelaide, Perth und Singapore das gleiche drahten."

„»Buresk« konnte gegen 10 Uhr vormittags in Port Refuge sein. Seine Rauchwolke mußte gegen 8½ oder 9 Uhr in Sicht kommen. Für die Arbeiten der Landungsabteilung auf der Insel waren zwei Stunden in Anrechnung gebracht worden, so daß diese auch etwa um 9 Uhr vormittags wieder an Bord zurück sein konnte. Mit Rücksicht auf die geschätzte Entfernung des feindlichen Kriegsschiffs hielt ich ein Abbrechen der Zerstörungsarbeiten an Land zunächst nicht für notwendig und erachtete ein Inseegehen etwa gegen 10 Uhr vormittags nicht für irgendwie bedenklich. »Buresk« ließ länger, als angenommen war, auf sich warten, da er in der Nacht durch Strom beträchtlich nach Nordwesten versetzt worden war.

„Gegen 9 Uhr vormittags kam in nördlicher Richtung eine Rauchwolke in Sicht, in der »Buresk« vermutet wurde. Nach einiger Zeit tauchten Zweifel wegen der Art der Rauchentwicklung auf, ob es »Buresk« sein könnte, da dieser im allgemeinen ziemlich rauchlos fuhr. Eine stärkere Rauchentwicklung als gewöhnlich wurde aber für möglich gehalten, da er am Tage vorher einen Bunkerbrand gehabt hatte, vielleicht die hierdurch verschlechterte Kohle verbrannte, und weil er sicherlich höchste Fahrt lief. Es lag auch die Möglichkeit vor, daß es einer der zwischen Colombo und Australien verkehrenden Postdampfer war, von denen einer, soweit mir erinnerlich, auf Grund einer Nachricht aus erhaltenen Zeitungen in dieser Gegend vermutet wurde. Aus dem Krähennest wurde auch zuerst fälschlicherweise gemeldet, daß das gesichtete Schiff einen Schornstein und zwei Masten habe.

„Als bis 9 Uhr 15 Minuten die Landungsabteilung noch keine Anstalten zur Wiedereinschiffung traf, ließ ich Signal an diese machen: »Arbeiten beschleunigen«.

„Kurz darauf wurden die Masten des Fahrzeuges, in dem »Buresk« oder ein Postdampfer vermutet wurde, infolge ihrer Höhe als Kriegsschiffmasten erkannt. Das Schiff hielt — wahrscheinlich infolge ungenauen Bestecks — zunächst nicht direkt auf Port Refuge zu, sondern schien die Inselgruppe östlich passieren zu wollen.

„Die folgenden Ereignisse entwickelten sich nun außerordentlich schnell, da das feindliche Kriegsschiff mit sehr hoher Fahrt (20 bis 25 Seemeilen) herankam. Ich befahl »Dampf auf in allen Kesseln« und ließ mehrere Male das Rückrufsignal für die Landungsabteilung machen; gleich darauf erteilte ich die Befehle »Anker lichten«, »Klarschiff zum Gefecht«, »Maschine beschleunigt Dampf auf für höchste Geschwindigkeit«. Es wurde jetzt auch erkannt, daß das feindliche Kriegsschiff vier Schornsteine habe. In ihm wurde der englische Kreuzer »Newcastle« vermutet; es war aber, wie erst am Nachmittage erkannt wurde, da beide im Typ sich sehr ähnlich sind, der

australische Kreuzer »Sydney«. Dieser hatte die auf dem Wege von Australien nach Colombo befindliche Transportflotte, die australische und neuseeländische Truppen an Bord hatte, begleitet. Daß diese Transportflotte im Anmarsch war, wußte ich nicht, glaubte auch, daß die Transportschiffe mit australischen Truppen direkt von Australien nach Aden gehen würden, welcher Weg in etwa 500 Seemeilen Abstand an den Cocos-Inseln vorbeiführt.

„Bei der Transportflotte befanden sich außer »Sydney« der australische Kreuzer »Melbourne« und der japanische Schlachtkreuzer »Ibuki«. »Minotaur« war am Tage vorher nach Empfang des Funkspruchs von der Landstation mit hoher Fahrt von der Transportflotte weggedampft[1]). Jeder sonstige funkentelegraphische Verkehr war bei dieser ängstlich vermieden worden. Die Transportflotte stand nur 52 Seemeilen nördlich von den Cocos-Inseln, als bei ihr der Funkspruch der Landstation »Strange ship off entrance« gehört wurde. »Ibuki« nahm sofort Kurs auf die Cocos-Inseln, wurde aber von dem englischen Befehlshaber zurückgehalten. »Sydney« wurde zur Verfolgung entlassen und sollte während eines Gefechts dauernd funkentelegraphische Signale geben. Sobald diese aufhören würden, sollten »Ibuki« und »Melbourne« zur Unterstützung folgen[2])."

[1]) Siehe Seite 65.

[2]) Diese Einzelheiten hat der Kommandant der „Emden" später auf „Sydney" oder auf der Transportflotte erfahren. Nach Corbett, Naval Operations, Vol. I war der Geleitzug in der Nacht vom 8./9. November östlich der Cocos-Inseln in 40 Meilen Abstand passiert und stand etwa 55 Meilen nördlich der Inseln, als am 9. kurz vor 7 Uhr morgens die Meldung der Funkenstation von Süd-Keeling auf „Melbourne" eintraf. Der Kommandant der „Melbourne" entsandte „Sydney" zur Bekämpfung der „Emden" und behielt „Ibuki" trotz dringender Bitten des japanischen Kommandanten, Kapitäns z. See Kato, bei dem Geleitzug, da er aus dem Funkspruchverkehr der „Emden" mit „Buresk" glaubte entnehmen zu sollen, daß sich auch „Königsberg" in der Nähe befände und dadurch der Geleitzug ernstlich gefährdet sei. Der japanische Kommandant, der befürchtete, daß „Sydney" die „Emden" nicht bis zum Dunkelwerden niederkämpfen würde, entschloß sich, bis mittags beim Transport zu bleiben, dann aber zur Unterstützung der „Sydney" diesen zu verlassen, zumal seine Offiziere tränenden Auges in ihn drangen, die Gelegenheit zum Kampf zu ergreifen. — Nach einem anderen Bericht war die Marschdisziplin des Geleitzuges vor dem Erreichen der Cocos-Inseln sehr schlecht. Die Transportschiffe, die in drei Kolonnen marschierten, blendeten trotz ausdrücklicher Befehle nachts nicht oder nicht genügend ab. Erst das namentliche Aufrufen der einzelnen Dampfer und die Androhung kriegsgerichtlicher Untersuchung durch den Kommandanten der „Melbourne" brachte hierin eine Änderung. Die Dampferkapitäne waren für die Aufgabe zum großen Teil wenig geeignet. Unzweckmäßige Einrichtung der Schiffe und mangelhafte Verladung gestalteten den Aufenthalt an Bord der Transporter bei der herrschenden Hitze sehr unerquicklich. Auf einem der Schiffe,

Das Gefecht S. M. S. „Emden" mit dem australischen Kreuzer „Sydney".

„Die Landungsabteilung[1]) begann gegen 9 Uhr 30 Minuten mit der Einschiffung in die Boote. Bei der schnellen Annäherung des Gegners erwies es sich aber als unmöglich, sie vor Beginn des Gefechts an Bord zu nehmen. Ich ließ daher, sobald der Anker gelichtet war, die Maschinen auf »Äußerste Kraft voraus« gehen und drehte mit dem Schiff auf nordnordwestlichen Kurs, um bis zu dem Beginn des Gefechts die günstige Stellung zum Winde noch zu verbessern. Ich mußte versuchen, dem Gegner durch die Artillerie solchen Schaden zuzufügen, daß er in seiner Geschwindigkeit wesentlich herabgesetzt wurde, ehe ich zu einer aussichtsreichen Herbeiführung des Torpedokampfes schreiten konnte. »Sydney« hatte die ungünstigere Stellung zum Winde, was aber bei der hohen Fahrt, die sie lief, nur wenig nachteilig wirkte[2]).

„Als »Emden« nach dem Ankerlichten auf nordnordwestlichen Kurs ging, hielt »Sydney«, die bis dahin südlichen Kurs gesteuert hatte, recht auf »Emden« zu und drehte auf etwa 120 hm Entfernung auf ungefähr 4 Strich zusammenführenden Kurs. Als die Meßgeräte 90 hm anzeigten, gab ich Befehl zum Feuereröffnen. Die erste Salve, mit 94 hm Aufsatz geschossen, lag weit links, außerhalb des Ziels, die zweite weit, im Ziel, dann ein oder zwei Kurzsalven, dann deckende Salven. Nach Beobachtung von dem inzwischen herangekommenen »Buresk« aus soll in der ersten Phase des Gefechts die Streuung der Salven gering gewesen sein und die Batterie gut am Ziel gelegen haben. Einige Zeit nach Beginn des Gefechts wurde ein starkes Aufflammen auf dem Mitteldeck der »Sydney«, wahrscheinlich als Folge der Entzündung von Kordit nach einem Treffer, beobachtet.

„»Sydney« eröffnete gleich nach »Emden« das Feuer, nachdem sie kurz vorher auf parallelen Kurs gegangen war. Sie überschoß »Emden« zuerst stark[3]), und es dauerte geraume Zeit, bis sie sich eingeschossen hatte. Die Ursache hierfür war — wie ich später erfahren habe —, daß mit der zweiten Salve der »Emden« zwei sehr glückliche Treffer erzielt wurden. Eine leider nicht detonierende Granate traf den vorderen Entfernungsmeßstand, in dessen Nähe der Kommandant und Navigationsoffizier standen, zerstörte den Meßapparat und tötete den Entfernungsmesser. Eine zweite Granate

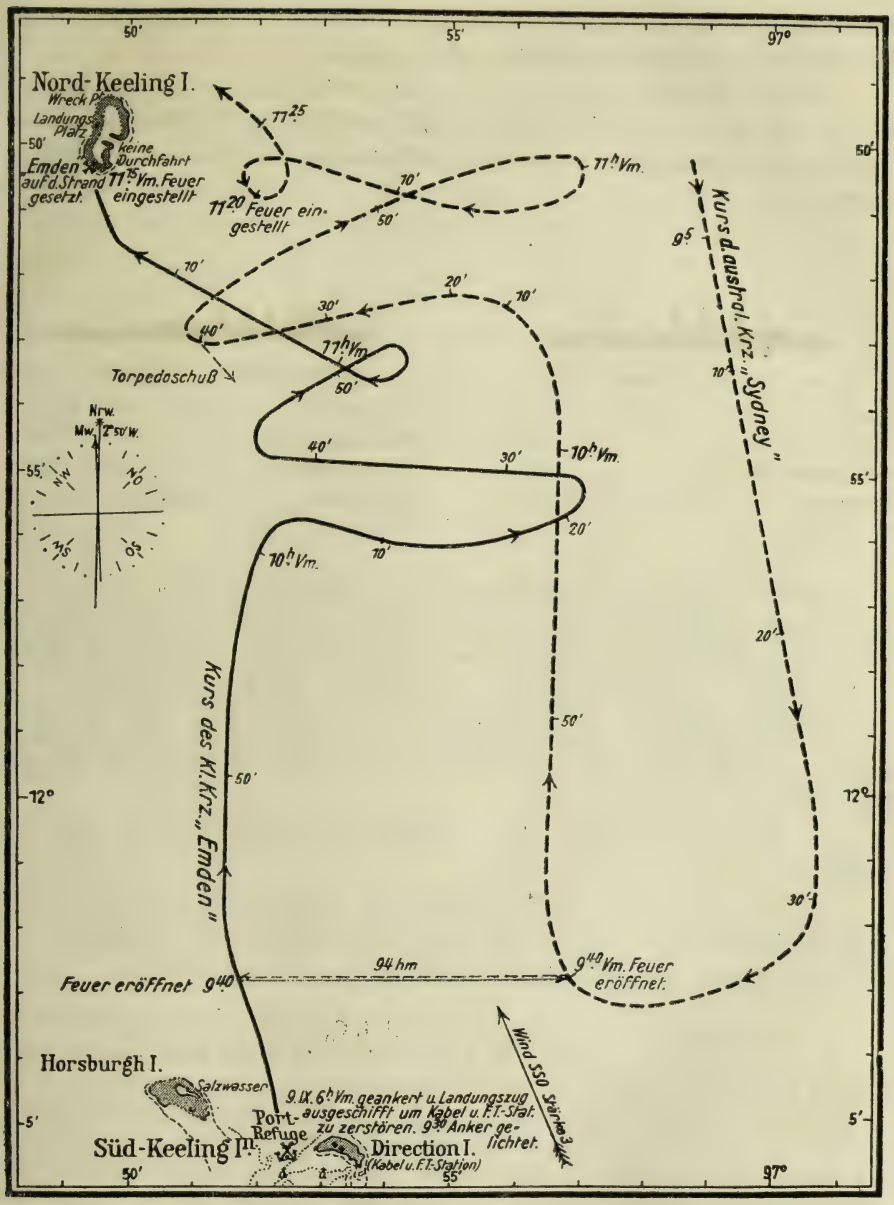
---

das etwa 800 Mann und mehrere hundert Pferde an Bord hatte, wurden die Menschen durch die Ausdünstungsgase der Pferde fast vergiftet. Im ganzen überführte der Transport $1^1/_2$ neuseeländische Brigaden und 2 australische Divisionen.

[1]) Das Schicksal des Landungszuges S. M. S. „Emden" ist in Anlage C geschildert.

[2]) Siehe Textskizze 2.

[3]) Nach Corbett, Naval Operations, Vol. I. Seite 382 — um etwa 1000 m.



Skizze 2. **Gefecht zwischen dem Kleinen Kreuzer „Emden" und dem australischen Kleinen Kreuzer „Sydney" bei den Cocos-Inseln am 9. November 1914.**

detonierte bei der hinteren Feuerleitungsstation und verwundete alle zu ihr gehörigen Personen, darunter einen Offizier[1]).

„Einige Minuten nach dem Feuereröffnen befahl ich »2 Strich Steuerbord«, um auf eine für die 10,5 cm-SK wirksamere Entfernung an den Gegner heranzukommen und um der »Sydney« das Am-Ziel-Bleiben zu erschweren.

Kleiner Kreuzer „Emden" (1908)

Länge	117,9 m
Wasserverdrängung	3650 t
Geschwindigkeit	24,1 sm
Armierung	10-10,5 cm; 2 Tpd. R.
Besatzung	361

Austral. Kleiner Kreuzer „Sydney" (1912)

Länge	131,1 m
Wasserverdrängung	5490 t
Geschwindigkeit	25,5—26 sm
Armierung	8-15,2 cm; 2 Tpd. R.
Besatzung	400

„Sobald »Sydney« eingeschossen war, traten auf »Emden« Störungen auf, die sich schnell steigerten, so daß ich schon ziemlich bald den Eindruck hatte, daß »Sydney« die Feuerüberlegenheit gewann. Daß die Artillerie der »Sydney« schon bald das Übergewicht über die der »Emden« errang, obwohl die letztere die ersten Treffer erzielte und in der ersten Gefechtsphase bei großer Feuergeschwindigkeit gut am Ziel lag, kann auf folgende Ursachen zurückgeführt werden:

„1. Die Sprengwirkung der englischen 15 cm-Granate ist wesentlich größer als die der 10,5 cm-Granate.

„2. »Sydney« hatte besseren Schutz des Schiffskörpers und der Artillerie (Seitenpanzer, größere und stärkere Schutzschilde der Geschütze); auf »Emden« waren zwei Geschütze der Breitseite ohne Schutzschilde.

[1]) Corbett berichtet in Naval Operations, Vol. I, Seite 382 wie folgt: „Als »Emden« den Kurs der »Sydney« vor ihrem Bug auf weniger als 10 000 Yards kreuzte, drehte Kapitän Glossop nach Norden auf etwa parallelen Kurs ab, und so begann um 9 Uhr 40 Minuten der ungleiche Kampf, indem »Emden« auf 9500 Yards das Feuer eröffnete. Es war ein ruhiger, klarer Morgen, und ihr Schießen lag von Anfang an ausgezeichnet. Sie deckte »Sydney« sofort ein, während diese die Entfernung um 1000 Yards zu weit geschätzt hatte und den Gegner daher anfänglich weit überschoß. Erst bei der zwölften Salve erzielte »Sydney« nach Aussage der Deutschen einen Treffer; obwohl aber die Geschosse der »Emden« in großer Zahl rings um »Sydney« einschlugen, so war doch der bestrichene Raum der deutschen 10,5 cm-SK auf die große Entfernung nur sehr klein, und so heftig das Artilleriegefecht sich auch gestaltete, litt »Sydney« abgesehen davon, daß eine Feuerleitungsstation außer Gefecht gesetzt wurde, doch nur in sehr geringem Maße."

„3. Die Munitionsförderwerke auf der »Emden« waren leicht verletzlich; vor allem konnten sie infolge von Beschädigungen der Heißschächte durch Sprengstücke leicht unbrauchbar werden.

„4. Die Entfernung, auf der das Gefecht besonders im Anfang geführt werden mußte, stellt die obere Grenze für eine wirksame Verwendung der 10,5 cm-Geschütze dar. Die Treffaussichten der 15 cm-Geschütze sind auf großen und mittleren Entfernungen besser als die der 10,5 cm-Geschütze.

„5. Infolge der um 2000 Tonnen größeren Wasserverdrängung lag »Sydney« in der Dünung ruhiger als »Emden«, was ebenfalls von Einfluß auf die Treffähigkeit war.

„Gleich nachdem »Sydney« eingeschossen war, zerstörte eine Granate den Funkentelegraphieraum. Kurz darauf setzte eine auf der Back dicht vor dem Kommandoturm detonierende Granate den größten Teil der Bedienungsmannschaft des 1. Geschützes und einen Teil der in Lee vom Kommandoturm befindlichen Mannschaften außer Gefecht. Dann versagte die elektrische Befehlsübermittlung der Artillerie, so daß alle Befehle an die Geschütze durch die Sprachrohre übermittelt werden mußten, was sich bei dem Gefechtslärm als schwierig erwies und die Feuergeschwindigkeit und wahrscheinlich auch die Streuung der Salven nachteilig beeinflußte. Das Ruder im Kommandoturm versagte gleichzeitig mit dem Rudertelegraphen; es wurde aus Abteilung I gesteuert, die Befehle dorthin wurden durch Sprachrohr gegeben. Nach dem Kommandostand kam die Meldung, daß der vordere Schornstein nach Backbord umgefallen sei, und von einer Stelle, wahrscheinlich von der Hütte, lief eine Meldung ein, daß nicht genügend Munition an das dortige Geschütz käme.

„Um näher an den Gegner heranzukommen und um der Leitung seiner Artillerie das Am-Ziel-Bleiben zu erschweren, befahl ich etwa 15 Minuten nach Beginn des Gefechts nochmals »2 Strich Steuerbord«, änderte diesen Befehl aber, bevor er ausgeführt war, in »1 Strich Steuerbord«, da »Sydney« infolge ihrer überlegenen Geschwindigkeit schon zu vorlich stand, so daß bei einer weiteren Drehung die achteren Geschütze das Ziel nicht mehr hätten bekommen können. Durch Splitter einer in der Nähe des Kommandostandes detonierenden Granate wurden der Artillerieoffizier, Kapitänleutnant Gaede, dicht am Auge, der gleichzeitig als Manövrieroffizier fungierende Torpedooffizier, Oberleutnant z. See Witthoeft, am Kinn verletzt, der Maschinentelegraphenposten, Matrose Tietz, und ein Artilleriebefehlsübermittler, Ober-Artillerie-Mechanikersgast Hartmann, leicht verwundet. Die letzteren beiden mußten den Kommandostand verlassen.

„Etwa 20 Minuten nach Beginn des Gefechts kam Meldung aus Abteilung I: »Rudermaschine versagt.« Wodurch der Ausfall der Rudermaschine verursacht worden war, habe ich nicht feststellen können. Auf den Befehl »Handruder besetzen« begaben sich der Navigationsoffizier, Kapitänleutnant Gropius, und der Gefechtsrudergänger, Obermatrose Büsing, nach achtern, um mit dem Personal der achteren Signalstelle das Handruder in Betrieb zu nehmen. Da dies Personal bereits ausgefallen war, ging das Signalpersonal der vorderen Signalstelle, soweit es noch nicht außer Gefecht gesetzt war, ebenfalls nach achtern auf die Hütte. Das Handruder ließ sich jedoch nicht mehr bewegen, offenbar weil das Gestänge infolge eines Treffers klemmte. Wahrscheinlich war kurz vorher bei dem 4. Geschütz die Bereitschaftsmunition durch eine feindliche Granate zur Detonation gebracht worden, wodurch unter anderem auch ein besonders starker Brand unter der Hütte erzeugt worden war, der für den Navigationsoffizier und das Signalpersonal ein Vordringen nach Abteilung I unmöglich machte. Kapitänleutnant Gropius meldete mir, daß auch das Handruder unbrauchbar sei, begab sich wieder nach achtern und beteiligte sich dann an der Bedienung des 5. Geschützes. Durch den Luftdruck einer auf oder unter der Hütte detonierenden Granate wurden er und mehrere Mann später über Bord geschleudert.

„Inzwischen hatte das Schiff infolge des Versagens der Rudermaschine um etwa 8 Strich nach Steuerbord gedreht; die weitere Drehung wurde durch entsprechenden Schraubengang aufgehoben. Da das Feuer der Steuerbord-Geschütze schon wesentlich schwächer geworden war, drehte ich nicht zurück, sondern ließ es zu einem Kreisgefecht mit der Backbordseite kommen. Es wurde von da an mit den Schrauben gesteuert.

„Während dieser Gefechtsphase fielen die Entfernungsmeßgeräte aus. Bald wurde auch das Feuer der Backbord-Geschütze sehr schwach, wahrscheinlich infolge von Munitionsmangel und starkem Ausfall an Geschützmannschaften und Munitionsmannern. Der Offizier für das Meßgerät, Leutnant z. See Zimmermann, und der Befehlsübermittler, Feuerwerksmaat v. Risse, wurden zur Unterstützung an die Geschütze geschickt, da sie im Kommandostand nicht mehr gebraucht wurden. Beide fielen im weiteren Verlauf des Gefechts. Aus dem Torpedoraum kam die Meldung, daß von der Torpedoluftpumpe keine Luft mehr zu bekommen sei.

„Wenn auch die Aussichten, auf Torpedoschußweite an den Gegner heranzukommen, äußerst gering waren, wollte ich doch, besonders da der Artilleriekampf mehr und mehr eine für »Emden« ungünstige Wendung nahm, den Versuch zu einem Torpedoangriff nicht unterlassen und drehte mit dem Schiff nach Backbord auf den Gegner zu. Die Entfernung nahm

ab bis auf etwa 45 hm, als »Sydney« nach Abgabe eines Torpedoschusses (wie ich nachträglich erfahren habe), der fehlging, hart nach Steuerbord abdrehte und mit hoher Fahrt von »Emden« ablief.

„Das Feuer der Geschütze der »Emden« hatte inzwischen noch mehr nachgelassen. Der Artillerieoffizier, Kapitänleutnant Gaede, der bis dahin die Artillerie unter immer schwieriger werdenden Verhältnissen mit Ruhe geleitet hatte, bat mich nun, an die Geschütze gehen zu dürfen, um dort nach dem Rechten zu sehen, und schlug vor, daß ich die Entfernungen weiter übermitteln möchte. Ich stimmte dem zu. Kapitänleutnant Gaede hat dann die noch gefechtsfähigen Geschützmannschaften an zwei Geschützen und bald an nur einem Geschütz zusammengenommen. Hierbei wurde er schwer verwundet und verschied kurz nach Beendigung des Gefechts.

„Die Artilleriebefehlsübermittlung arbeitete nur noch sehr mangelhaft, da die Sprachrohre beschädigt waren. Die obere Brücke wurde zusammengeschossen, der mittlere und achtere Schornstein fielen um, und der Fockmast ging mit dem im Krähennest als Hilfsbeobachter für die Artillerie stationierten Adjutanten, Leutnant z. See v. Guérard, und dem Signalgasten Metzing über Bord.

„Nachdem »Sydney« nach Abgabe eines Torpedoschusses abgedreht hatte, wollte ich noch einen zweiten Versuch machen, auf Torpedoschußweite an den Gegner heranzukommen. Es gelang zunächst nicht, den Befehl »Steuerbord-Maschine stopp« über die Zentrale an die Steuerbord-Maschine zu übermitteln. Ich schickte daher zweimal den Befehlsübermittler, Matrosen Werner, über Deck nach dem Maschinenoberlicht, um die notwendigen Befehle hinunterzurufen. Nach einiger Zeit gelang es dann wieder, wenn auch mit einigem Zeitverlust, Befehle an die Steuerbord-Maschine über die Zentrale und Backbord-Maschine zu übermitteln.

„Ich befahl: »Alles, was die Maschinen leisten können«. Aber auch bei diesem zweiten Versuch ließ mich der Gegner nicht auf eine nähere Entfernung als 50 bis 55 hm herankommen[1]). Die Maschinen erzielten, wahrscheinlich weil die Schornsteine umgeschossen waren, die Feuertüren wegen Gas- und Rauchgefahr geöffnet werden mußten und weil ein oder zwei Kessel während des Gefechts ausgefallen waren, nur noch 115 bis 120 Umdrehungen, was einer Geschwindigkeit von 19,5 Seemeilen entspricht.

„Da inzwischen das Artilleriefeuer der »Emden« ganz aufgehört hatte, drehte ich durch Stoppen der Steuerbord-Maschine ab. Kurz danach wurde aus dem Torpedoraum gemeldet, daß der Raum wegen eines Lecks, ver-

[1]) Aus dem Briefe eines Offiziers der „Sydney" an seinen Vater ist zu entnehmen, daß die „Sydney" die ganze Zeit über nicht unter 25 Seemeilen Fahrt gemacht hat, die stellenweise sogar auf 26 Seemeilen gesteigert wurde.

ursacht durch einen Unterwassertreffer, verlassen werden müßte. Ein kleineres Leck, ebenfalls verursacht durch einen Unterwassertreffer, war vorher durch das Torpedopersonal unter Leitung des 2. Torpedooffiziers, Prinzen Franz Joseph von Hohenzollern, gedichtet worden. Da ich keine Möglichkeit mehr hatte, den Gegner zu schädigen, habe ich mich dann entschlossen, das stark zusammengeschossene und an vielen Stellen brennende Schiff auf der Luvseite von Nord-Keeling-Insel in der Brandung auf das Riff zu setzen und es dort vollständig zum Wrack zu machen, um die Überlebenden der Besatzung nicht nutzlos zu opfern.

„Kurz vor dem Auflaufen, das ungefähr 11 Uhr 15 Minuten vormittags erfolgte, ließ ich beide Maschinen stoppen und gleich nach dem Auflaufen noch einmal »Äußerste Kraft voraus« angehen, um das Schiff möglichst weit auf das Riff hinaufzuschieben. Dann gab ich Befehl, in allen Kesseln Feuer auszumachen und alle Maschinen- und Kesselräume zu fluten. Auch gab ich, da »Sydney« zunächst noch weiter feuerte, die Erlaubnis an die an Deck befindlichen und an Deck kommenden Leute: »Wer will, kann über Bord springen und sich durch Schwimmen auf die Insel retten.«

„»Sydney« hatte, als »Emden« den zweiten Versuch, auf Torpedoschußweite heranzukommen, als aussichtslos aufgegeben hatte, ebenfalls nach Steuerbord gedreht und folgte dann »Emden« im laufenden Gefecht in nordwestlicher Richtung. Der Kommandant der »Sydney« wollte — wie ich später von ihm erfuhr — das Auflaufen der »Emden« verhindern. »Sydney« drehte nach Backbord, beschrieb einen vollen Kreis, stellte mehrere Minuten nach dem Auflaufen der »Emden« das Feuer ein (um 11 Uhr 20 Minuten vormittags) und nahm dann die Verfolgung des Kohlendampfers »Buresk« auf[1]).

[1]) Kapitänleutnant v. Mücke schreibt in seinem Kriegstagebuch: „Es entwickelte sich zunächst ein laufendes Gefecht auf nördlichem Kurs. »Emden« stand in Lee. Der Gegner schoß schnell, aber schlecht. Die Aufschläge seiner Salven lagen oft mehrere hundert Meter auseinander, auch dauerte es lange, bis er eingeschossen war. Nach Angabe der Engländer, die von Land aus den Beginn des Gefechts beobachtet hatten, soll »Emden« sehr schnell eingeschossen gewesen sein, ihre Aufschläge sollen sehr gut am Ziel gelegen haben. Als ich dazu kam, das Gefecht zu beobachten, fehlte auf »Emden« der vorderste Schornstein. Er lag quer über dem Schiff. »Emden« drehte dann mit hoher Fahrt recht auf den Gegner zu und ging zum Kreisgefecht über. Scheinbar ist ein Torpedo geschossen worden. Beim Beginn des Anlaufs brannte »Emden« schon stark im Achterschiff. In der Gegend hinter dem Großmast schlugen mehrere Granaten ein. Das Schiff brannte mit hoher Flamme und starker weißer Rauchwolke; vielleicht war es auch Dampf."

In dem Bericht des Kapitäns Glossop von „Sydney" heißt es: „Ich hielt mich in möglichst großem Abstand, um den Vorteil auszunutzen, daß ich weiter tragende Geschütze hatte. Das Feuer der »Emden« war zu Beginn des Gefechts sehr genau und schnell, ließ aber bald nach. Alle Verluste an Bord der »Sydney« fielen in den Anfang des Gefechts."

„Wie später an Bord der »Sydney« und aus Zeitungen in Erfahrung gebracht wurde, hatte »Sydney«, deren Verluste 4 Tote, 17[1]) Verwundete betrugen, etwa 16 Treffer erhalten:

1. Von der zweiten Salve der »Emden« traf eine nicht detonierende Granate den Entfernungsmeßapparat der vorderen Feuerleitungsstation.
2. Gleichzeitig detonierte eine Granate bei der achteren Feuerleitungsstation und verwundete alle zu ihr gehörigen Personen, darunter einen Offizier.
3. Eine Granate detonierte in der Nähe des Steuerbord 2. Geschützes (Feuerlee) und setzte die gesamte Bedienungsmannschaft außer Gefecht.
4. Eine Granate streifte den oberen Rand des Steuerbord 1. Geschützes.
5. Durch eine Granate wurde Kordit auf dem Mitteldeck entzündet.
6. Eine Granate detonierte in »the boys' mess deck«.
7. Drei Treffer gegen den Gürtelpanzer.
8. Treffer auf der Back.
9. Treffer in einem Steuerbord-Boot.
10. Treffer in das Dampfrohr der auf dem Batteriedeck stehenden Eismaschine.
11. Treffer in die Kammer des Ersten Offiziers.
12. Treffer durch einen Ventilationsschacht auf dem Bootsdeck, etwas achterlich vom dritten Geschütz.
13. Treffer in einen Munitionsschacht, wodurch brennendes Kordit in die Munitionskammer fiel, das aber durch die Geistesgegenwart eines Mannes von einer anderen Munitionskammer entfernt und gelöscht wurde.
14. Treffer an der Vorkante des Großmastes.

„»Buresk« war in der Nacht zum 9. November durch Strom etwa 12 Seemeilen in nordwestlicher Richtung versetzt worden. Nachdem er den Befehl, an »Emden« heranzuschließen, erhalten hatte, nahm er mit höchster Marschgeschwindigkeit südlichen Kurs auf. Um 8 Uhr 30 Minuten vormittags, als »Buresk« etwa 5 Seemeilen nördlich von Nord-Keeling-Insel stand, wurde von ihm in östlicher Richtung eine starke Rauchwolke gesichtet, die zuerst für die eines Handelsdampfers gehalten wurde. Erst später wurde erkannt, daß es ein Kriegsschiff sei, welches aber nicht Kurs auf die Süd-Keeling-Insel hatte, sondern diese westlich ließ. Gegen 9 Uhr 30 Minuten stand »Buresk« etwa 5 Seemeilen südöstlich von der Nord-Keeling-Insel, als »Emden« mit gesetzten Toppflaggen gesichtet und erkannt wurde, daß das vorher gesichtete Schiff auf »Emden« zudrehte. »Buresk«

[1]) Nach Corbett, Naval Operations, Vol. I — nur 12 Verwundete.

ging auf langsame Fahrt und später auf nördlichen Kurs, um den Verlauf des Gefechts abzuwarten. Als später erkannt wurde, daß das Gefecht voraussichtlich einen für »Emden« ungünstigen Verlauf nehmen würde, suchte »Buresk« mit nordwestlichem Kurs zu entkommen. Gegen 11 Uhr 50 Minuten vormittags wurde beobachtet, daß »Sydney« die Verfolgung des »Buresk« aufnahm. Da ein Entkommen aussichtslos erschien, ließ Kapitänleutnant a. D. Klöpper das Schiff klarmachen zum Versenken. Etwa um 1 Uhr nachmittags machte »Sydney« Signal »Stoppen«, worauf gestoppt wurde und die Ventile im Maschinenraum geöffnet wurden. Die Handwaffen wurden über Bord geworfen, die Geheimsachen verbrannt und die Funkenstation zerstört. Zwei Boote waren inzwischen zur Aufnahme der chinesischen Heizer mit der übrigen Besatzung klargemacht und mit Proviant versehen worden für den Fall, daß »Sydney« die Aufnahme der Mannschaften verweigerte. Während »Buresk« gestoppt lag, feuerte »Sydney« einen scharfen Schuß über das Schiff hinweg, worauf an »Sydney« gemorst wurde: »Es sind Engländer an Bord« (der Steward und Koch der alten »Buresk«-Besatzung). »Sydney« antwortete: »Holen Sie die Flagge nieder«. Darauf wurde die Flagge niedergeholt und versenkt. Nach ungefähr einer halben Stunde kam ein Kutter mit zwei Offizieren und einer Prisenbesatzung von annähernd 10 Matrosen an Bord. Der Prisenoffizier verlangte, daß »Buresk« zur Aufnahme der »Emden«-Besatzung folgen solle, worauf ihm geantwortet wurde, daß die Kessel abgeblasen seien und das Schiff im Sinken sei. Die »Buresk«-Besatzung erhielt daraufhin Befehl, in ihren Booten auf die »Sydney« zu fahren. »Sydney« nahm die beiden »Buresk«-Boote nach Anbordnahme der »Buresk«-Besatzung in Schlepp und dampfte mit kleiner Fahrt auf Nord-Keeling-Insel zu.

„Inzwischen waren auf »Emden« die Maschinen- und Kesselräume und mit Rücksicht auf die Feuersgefahr auch die Munitionsräume geflutet, die Geschütze durch Überbordwerfen der Verschlüsse und Zerstören der Visiereinrichtungen unbrauchbar gemacht, die Torpedozielapparate über Bord geworfen und sämtliche Geheimsachen, soweit sie noch nicht verbrannt waren, vernichtet worden. Der Torpedoraum war durch das Leck, das er durch den Unterwassertreffer erhalten hatte, vollgelaufen. Die herrschenden Brände wurden soweit wie möglich gelöscht. Die Verwundeten wurden durch den Marine-Stabsarzt Dr. Luther behandelt; die Schwerverwundeten wurden auf die Back gebracht. Auf die von mir gleich nach dem Auflaufen, während »Sydney« noch feuerte, erteilte Erlaubnis hin waren mehrere Leute über Bord gesprungen und hatten durch die Brandung den ungefähr 100 m entfernten Strand erreicht; einige sind leider wahrschein-

lich dabei ertrunken, einige wurden wieder aus dem Wasser an Bord gezogen, nachdem »Sydney« das Feuer eingestellt hatte.

„Es wurde dann versucht, durch Hinübergabe einer Leine Trossenverbindung mit der Insel herzustellen, um mittels einer Art Hosenboje das an Bord befindliche Personal sowie auch Proviant und Trinkwasser auf die Insel zu schaffen. Aber sämtliche Versuche, die in dieser Hinsicht an diesem und am folgenden Tage gemacht wurden, scheiterten, da seitlich setzender Strom die Schwimmkörper nicht anschwemmen ließ und weil die Leine gewöhnlich hinter Korallen hakte und dann brach.

„Nachmittags gegen 4 Uhr kam »Sydney« von Westen her wieder in Sicht. Da sie zwei Ruderboote in Schlepp hatte, wurde angenommen, daß sie die Überlebenden an Bord nehmen wolle. In ziemlich großer Entfernung von der »Emden« wurden die Boote losgeworfen, und »Sydney« dampfte auf etwa 40 hm Entfernung am Heck der »Emden« vorbei. Da sie internationale Signale wehen hatte, ließ ich mit einer Schwenkflagge hinübermorsen: »No signalbook«[1]). Letzteres war verbrannt. Als »Sydney« das Heck passiert hatte und Steuerbord achteraus von »Emden« stand, eröffnete sie unvermutet wieder das Feuer und schoß mehrere Salven, wodurch einige Leute getötet oder verwundet und neue Brände verursacht wurden. Ich gab wiederum die Erlaubnis: »Wer schwimmen kann und wer will, kann über Bord springen«, da ich nicht wußte, wie lange »Sydney« das Feuer fortsetzen würde und da dies die einzige Rettungsmöglichkeit blieb. Eine Anzahl von Leuten sprang über Bord, einige erreichten die Insel, einige ertranken leider bei dem Versuch, darunter der tüchtige Torpedomaschinist Pyttlik, einige wurden nachher wieder an Bord gezogen. Da »Emden« kein kampffähiges Schiff mehr war, sondern ein auf einem Korallenriff liegendes hilfloses Wrack, ließ ich zum Zeichen der Übergabe des Restes der Besatzung eine weiße Flagge zeigen und gleichzeitig auch die Kriegsflagge, die noch im Großtopp wehte, niederholen und verbrennen, worauf »Sydney« das Feuer einstellte.

„Der Kommandant der »Sydney«, Kapitän Glossop, hat mir später folgende Erklärung für diese Beschießung gegeben: Nach dem Morsesignal der »Emden«: »No signalbook«[1]) habe er zweimal durch Morsesignal angefragt: »Do you surrender?«[2]), was auf »Emden« nicht gesehen oder nicht verstanden worden ist, und da keine Antwort erfolgte, die Kriegsflagge im Großtopp noch wehte, eine weiße Flagge nicht gezeigt wurde, habe er geglaubt, daß »Emden« den Kampf fortsetzen wolle, und habe deshalb den Befehl zum Feuern gegeben. Als sehr stichhaltig kann

[1]) „Kein Signalbuch an Bord."

[2]) „Ergeben Sie sich?"

diese Erklärung nicht angesehen werden, wenn berücksichtigt wird, daß »Emden« schon während der letzten Gefechtsphase nicht mehr gefeuert hatte, daß sie als Wrack auf dem Riff lag und daß durch das Signal der »Emden«: »No signalbook« die Bereitwilligkeit zu Verhandlungen zu erkennen gegeben war. Ich kann wohl sagen, daß ich an seiner Stelle nicht so gehandelt haben würde, sondern daß ich ein Boot, vielleicht mit Parlamentärflagge, auf die »Emden« geschickt haben würde. Ich hatte auch den Eindruck, daß die Sache dem Kapitän Glossop selbst hinterher sehr peinlich war und daß er sich zu der Handlung hauptsächlich durch seinen Ersten Offizier hatte bestimmen lassen.

„Nach der Beschießung dampfte »Sydney« zu den losgeworfenen Booten zurück und schickte eines von diesen mit Mannschaften von »Buresk« unter Führung von Leutnant z. See Fikentscher an Bord mit der Mitteilung, daß »Sydney« am folgenden Morgen erst feststellen müsse, was auf den Süd-Keeling-Inseln (Direction Island) vor sich gegangen sei, und daß sie dann zurückkehren würde, um die Überlebenden zu retten. Bei dem an diesem und am folgenden Tage herrschenden günstigen Wetter konnten Boote — wenn auch nur mit einiger Schwierigkeit — am Heck der »Emden« anlegen.

„Ich hielt es nicht für ganz sicher, daß »Sydney« zurückkehren würde, da ich vermutete, daß Kapitänleutnant v. Mücke mit der Landungsabteilung Direction Island zunächst verteidigen und herankommenden englischen Booten einen heißen Empfang bereiten würde. Auch war es zweifelhaft, ob am folgenden Tage ein Längsseitkommen von Booten möglich sein würde. Infolgedessen wurden die Versuche, eine Verbindung mit dem Lande herzustellen, fortgesetzt, aber, wie schon erwähnt, ohne Erfolg.

„Am 10. November, gegen 1 Uhr nachmittags, kam »Sydney« zurück und schickte zwei Boote mit einem Offizier auf die »Emden« mit der Mitteilung, daß der Kommandant der »Sydney« bereit sei, die Überlebenden der »Emden«-Besatzung an Bord zu nehmen, auch die auf Nord-Keeling-Insel befindlichen Leute zu retten, wenn ich mit meinem Wort dafür bürge, daß kein Mann der »Emden«-Besatzung eine feindliche Handlung auf »Sydney« begehen würde. Dieses wurde von mir zugesagt. Die Überschiffung war bei der herrschenden Dünung naturgemäß schwierig, vollzog sich aber doch verhältnismäßig glatt. Es wurden zuerst die Verwundeten, dann die Unverwundeten übergeschifft. Ich verließ als letzter die »Emden«, nachdem ich vorher noch mit Hilfe einiger Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften das Vorschiff im Zwischendeck und der Batterie, nach Ausgießen von Terpentin und Öl, wovon aber leider nur geringe Mengen verfügbar waren, in Brand gesteckt hatte. Das Schiff brannte noch am

folgenden Morgen; meine Hoffnung, daß es hierdurch schnell ganz zerstört werden würde, hat sich aber leider nicht erfüllt. Der Kommandant der »Sydney« hatte für meine Überschiffung seine Gig geschickt, obwohl ich auf eine vorherige diesbezügliche Mitteilung hin dringend gebeten hatte, davon Abstand zu nehmen.

„Die Rettung der auf der Insel befindlichen Leute wurde erst am folgenden Tage unternommen, da es inzwischen dunkel geworden war. Zur Vorbereitung der Überschiffung wurde aber schon am Abend des 10. November Leutnant z. See Schall an Land geschickt, der die Nacht über auf der Insel verblieb. Während der Nacht erlag der an Land geschwommene Assistenzarzt Dr. Schwabe seinen Verwundungen.

„Das Achterschiff der »Emden« war am 10. November mehr gesackt, so daß das Hochwasser bis zur Höhe von einem Meter unter dem Oberdeck stand. Am folgenden Morgen wurde beobachtet, daß die Brandung schon zeitweise über das Oberdeck hinwegging. Das Schiff lag mit etwa zwei Drittel seiner Länge auf dem Riff auf[1]). Die Bewegungen und Erschütterungen des Achterschiffs waren infolge der Dünung so stark, daß es schien, als ob das Schiff schon nach verhältnismäßig kurzer Zeit auseinanderbrechen müßte. Die Längsfestigkeit des Schiffskörpers war aber so gut, daß dies erst nach langer Zeit eintrat[2]).

„»Sydney« nahm am 11. November nach Überschiffung der auf Nord-Keeling-Insel befindlichen Unteroffiziere und Mannschaften Kurs nach Colombo auf. Die Behandlung der Kriegsgefangenen auf »Sydney« war gut, besonders anerkennenswert war die Fürsorge, die den Verwundeten zuteil wurde. Auf »Sydney« starben noch an ihren Verwundungen Marineingenieur Stoffers, ein Unteroffizier und zwei Mann.

„Am 13. November wurden die Leichtverwundeten und ein Teil der Unverwundeten, um auf »Sydney« Platz zu schaffen, auf den Hilfskreuzer »Empreß of Russia«[3]) übergeschifft. Am 15. November lief »Sydney« in

[1]) Siehe das Bild in Anlage 7.

[2]) Das Wrack ist inzwischen durch die See so zertrümmert worden, daß — wie aus einem in der Wochenausgabe der „Times" erschienenen Bilde hervorgeht — von ihm kaum noch etwas zu sehen ist. Die seinerzeit durch die ausländische Presse gehende Nachricht, das Wrack der „Emden" sei nach Australien geschleppt, ist falsch.

[3]) Auf die Kabelmeldung der Station auf Direction Island über das Eintreffen der „Emden" hatte Vizeadmiral Jerram Kapitän Grant angewiesen, unverzüglich mit „Hampshire" und den beiden Hilfskreuzern der „Empreß"-Klasse dem Transportgeleitzug entgegenzudampfen. „Empreß of Russia" traf um Mitternacht des 12./13. mit „Sydney" zusammen. Ferner war noch am 9. November der japanische Panzerkreuzer „Yakumo" mit 3 Zerstörern nach der Sunda-Straße entsandt worden, um diese zu sperren und dort die neuseeländischen Kreuzer „Philomel" und „Pyramus" aufzunehmen, die auf

Colombo ein, wo alle Verwundeten in die dortigen Hospitäler gebracht, alle übrigen Überlebenden der »Emden«-Besatzung für die Überführung nach Malta auf verschiedene Dampfer der Transportflotte verteilt wurden.

„Von der während des Gefechts auf »Emden« befindlichen Besatzung waren:

a) gefallen, ertrunken oder ihren Verwundungen nach dem Gefecht erlegen: 7 Offiziere, 1 Marine-Oberzahlmeister, 4 Deckoffiziere, 25 Unteroffiziere, 92 Mannschaften, 1 Zivilkoch, 1 Barbier, 3 Chinesen (als Waschleute an Bord);

b) schwerverwundet: 1 Deckoffizier, 3 Unteroffiziere, 17 Mannschaften;

c) leichtverwundet: 2 Offiziere, 2 Deckoffiziere, 9 Unteroffiziere, 31 Mannschaften;

d) unverwundet: 6 Offiziere, 5 Deckoffiziere, 39 Unteroffiziere, 67 Mannschaften.

„Besonders schwer waren die Verluste bei den Geschützbedienungsmannschaften und bei den Munitionsmannern gewesen.

„Ich glaube, es aussprechen zu dürfen, daß auch in diesem Gefecht, das leider zu der Vernichtung S. M. S. »Emden« geführt hat, jeder der mir unterstellten Offiziere, Deckoffiziere, Unteroffiziere und Mannschaften seine Pflicht getan hat.

„Während der dreimonatigen Kreuzfahrten der »Emden« hatten die Maschinen 10 Millionen Umdrehungen gemacht, was einer zurückgelegten Wegstrecke von 30 000 Seemeilen entspricht. Durch gute Leistungen des Maschinen- und Heizerpersonals unter der sachkundigen Leitung durch Marineoberingenieur Ellerbroek, der durch Marineingenieur Stoffers für die Hauptmaschinen, Marineingenieur Andresen für die Hilfsmaschinen und Marineingenieur Haas für die Kesselanlage wirksam unterstützt wurde, sind schwere Störungen während der Kreuzfahrten vermieden worden und leichte Störungen nur in sehr geringer Zahl aufgetreten."

6. Rückblick auf die Tätigkeit S. M. S. „Emden". Kreuzerkriegserfahrungen.

Die Erfolge im Kreuzerkrieg.

Vor Ausbruch des Krieges hatte der Kommandant S. M. S. „Emden", Fregattenkapitän v. Müller, als Ältester Offizier der Ostasiatischen Station

dem Wege von Fremantle nach Singapore waren. Das Flaggschiff des japanischen III. Geschwaders, Panzerkreuzer „Tokiwa", sollte am 10. nach Atjeh Hooft in See gehen, während „Chikuma", „Yahagi" und „Askold" das Seegebiet bei Colombo und den Golf von Bengalen sicherten.

in Abwesenheit des Chefs des Kreuzergeschwaders, Vizeadmirals Graf v. Spee, die Zusammenziehung der deutsch-ostasiatischen Stationsfahrzeuge in Tsingtau, die Mobilisierung der Hilfsmittel des Stationsgebietes und die Versorgung des Kreuzergeschwaders mit Kohlen, Material und Proviant in die Wege geleitet. Guter Überblick über die Lage, lebhafte Initiative und ausgeprägte Befähigung zu schnellem und zweckentsprechendem Disponieren hatten ihn bei gründlicher Kenntnis aller in Betracht kommenden Verhältnisse in die Lage versetzt, der ihm gestellten Aufgabe in mustergültiger Weise gerecht zu werden. Der Entschluß, den Gegner im Falle des Kriegsausbruchs unverzüglich zu schädigen, die feindlichen Seestreitkräfte von Tsingtau abzuziehen, um das Herausbringen der Kohlendampfer zu sichern, sowie der Wille, die Einschließung des Kreuzers in Tsingtau durch feindliche Seestreitkräfte auf alle Fälle zu vermeiden, führte den Kommandanten der „Emden" schon vor Kriegsausbruch in See; bereits am 4. August brachte er in der Korea-Straße seine erste Prise, den russischen Dampfer „Rjäsan" von 3522 Br. R. T., auf, der im Kriege als deutscher Hilfskreuzer Verwendung finden konnte.

Auf seine eigene Anregung hin vom Chef des Kreuzergeschwaders mit der Kreuzerkriegführung im Indischen Ozean beauftragt, hat er auch diese Aufgabe, die sich einem tatenfrohen Kreuzerkommandanten als die idealste Kriegsaufgabe darstellen mußte, in vorbildlicher Weise gelöst. Die Tätigkeit der „Emden" im Kriege war beseelt von dem „Kreuzergeist", der in erster Linie ihren Kommandanten beherrschte, von diesem aber auch auf das Offizierkorps und die Besatzung des Kreuzers übertragen war. Sein Ziel, den britischen Handel zu schädigen und dem britischen Prestige bei der indischen Bevölkerung Abbruch zu tun, erstrebte Fregattenkapitän v. Müller mit größter Tatkraft, Unerschrockenheit und Folgerichtigkeit. Er teilte seine Schläge dort aus, wo sie wirtschaftlich und politisch die größte Wirkung zu erzielen versprachen. Plötzliches Auftreten in dem als Schauplatz seiner Tätigkeit gewählten Seegebiet, rechtzeitiges und schnelles Verschwinden unter Verschleierung seiner neuen Marschrichtung, richtige Einschätzung der voraussichtlichen Gegenzüge der feindlichen Seestreitkräfte sicherten ihm nicht nur die Erreichung des im einzelnen Falle gesteckten Zieles, sondern erschwerten auch dem Gegner trotz Aufbietung zahlreicher Streitkräfte das Auffinden des wagemutigen Handelszerstörers. Nicht auf dem Zufall beruhendes „Glück", dem englische Darstellungen vielfach die Erfolge des Kommandanten der „Emden" in erster Linie zuzuschreiben geneigt sind, sondern die Fähigkeit, sich auf Grund eingehenden Studiums der Verhältnisse und zweckmäßiger Verwertung der spärlichen,

von den Prisen und durch Beobachtung des Funkentelegraphieverkehrs eingegangenen Nachrichten einen klaren Überblick über die Lage zu verschaffen, sowie zielsicheres militärisches Urteilsvermögen ließen Fregattenkapitän v. Müller allen Bemühungen seiner Gegner zum Trotz seine Erfolge im Kriege gewinnen. Damit soll keineswegs der Gedanke abgelehnt werden, daß das Glück die „Emden" bei ihren Unternehmungen wiederholt offensichtlich begünstigt hat. Das schmälert die Verdienste des Kommandanten keineswegs. Denn „mag es Politik, mag es Krieg, mag es irgendein anderes menschliches Unternehmen sein, das auf künftigen Zufällen und Wahrscheinlichkeitsrechnung beruht — keins wird gelingen, wenn es nicht vom Glück begünstigt wird.

Noch hat kein Mensch gelebt, dem alle Pläne geglückt wären. Faßt Ihr jedoch nur kleine Pläne, so werdet Ihr stets nur ein mittelmäßiger Mensch sein"[1]).

Weit entfernt, an einem bestimmten Schema zu haften, ließ Fregattenkapitän v. Müller vielmehr einen gefaßten Entschluß auch kurz entschlossen fallen, wenn die Verhältnisse eine Änderung des Planes zweckmäßig erscheinen ließen. Eine überaus glückliche Verbindung von reiner Handelskriegführung mit handstreichartigen militärischen Unternehmungen, geschickte und wohldurchdachte Anordnungen für die Kohlenversorgung und die Aufrechterhaltung der Gefechtsbereitschaft des Kreuzers, Vermeidung jeder unnötigen Härte gegenüber den Opfern der Handelskriegführung sowie stete Fürsorge für das körperliche Wohl und die Erhaltung und Förderung des kriegerischen Geistes in der Besatzung — dies alles verkörpert sich in den Heldenfahrten der „Emden" zu einem Musterbeispiel dafür, wie der moderne Kreuzerkrieg vom strategischen, taktischen, allgemein militärischen und wirtschaftlichen Standpunkt aufzufassen und durchzuführen ist.

Die Wirkung der Tätigkeit der „Emden" im Indischen Ozean auf Handel und Verkehr ist bereits im Anschluß an die einzelnen Phasen ihrer Kreuzerkriegführung dargestellt worden. Hier möge noch eine Zusammenstellung der von dem deutschen Kreuzer versenkten Dampfer Platz finden, die einschließlich der Ladung nach den Angaben der „Times"[2]) einen Wert von etwa 43 Millionen Mark (Gold) darstellten:

---

[1]) Friedrich der Große in seinen Betrachtungen über die Feldzugspläne.

[2]) Die Angaben der „Times" sind zu niedrig bemessen. Nach C. E. Fayle, Seaborne Trade, Vol. I, betrug der Wert 52,8 Millionen Mark.

Lfd. Nr.	Name	Nationalität	Größe in Br. R. T.	Datum der Versenkung	Wert in Mark (nach Angaben der „Times")
	1. Von S. M. S. „Emden" versenkte Dampfer.				
1.	„Indus"	englisch	3 871	10. 9. 14	2 760 000
2.	„Lovat"	=	6 102	11. 9. 14	1 200 000
3.	„Killin"	=	3 544	13. 9. 14	860 000
4.	„Diplomat" . . .	=	7 615	13. 9. 14	6 000 000
5.	„Trabboch" . . .	=	4 028	14. 9. 14	520 000
6.	„Clan Matheson"	=	4 775	14. 9. 14	760 000
7.	„King Lud" . .	=	3 650	25. 9. 14	800 000
8.	„Tymeric" . . .	=	3 314	26. 9. 14	3 620 000
9.	„Buresk" . . .	=	4 350	9. 11. 14	1 040 000
10.	„Ribera" . . .	=	3 500	27. 9. 14	720 000
11.	„Foyle"	=	4 147	27. 9. 14	600 000
12.	„Clan Grant" . .	=	3 948	16. 10. 14	2 560 000
13.	„Ponrabbel" . .	=	473	16. 10. 14	580 000
14.	„Benmohr" . .	=	4 806	16. 10. 14	3 260 000
15.	„Troilus" . . .	=	7 562	19. 10. 14	13 600 000 [1]
16.	„Chilkana" . . .	=	5 140	19. 10. 14	4 240 000
		Summe	70 825		43 120 000
	2. Aufgebracht und als Hilfskreuzer verwandt.				
				Datum der Aufbringung	
1.	„Rjäsan" . . .	russisch	3 522	4. 8. 14	
	3. Aufgebracht und als Kohlendampfer verwandt.				
1.	„Pontoporos" . .	griechisch	4 049	9. 9. 14	Am 12. 10. 14 von „Yarmouth" aufgebracht.
2.	„Exford"	englisch	4 542	19. 10. 14	Am 11. 12. 14 von Hilfskreuzer „Himalaya" aufgebracht.
	4. Aufgebracht und freigelassen.				
1.	„Kabinga" . . .	englisch	4 657	12. 9. 14	
2.	„Gryfevale" . .	=	4 437	26. 9. 14	
3.	„St. Egbert" . .	=	5 596	18. 10. 14	
4.	„Newburn" . . .	=	3 554	30. 10. 14	

Hierzu kommt der kaum schätzbare mittelbare Schaden[2]), der durch die Behinderung und Lahmlegung des Handels im mittleren Osten herbeigeführt wurde. An Vernichtung militärischer Werte ist die Versenkung des russischen Kleinen Kreuzers „Schemtschug" und des französischen Torpedobootszerstörers „Mousquet" sowie die Zerstörung der Öltanks zu Madras, schließlich die Außerbetriebsetzung der Kabel- und Funkenstation auf den

[1]) Nach C. E. Fayle, Seaborne Trade, Vol. I — 16,6 Millionen M.

[2]) Ein Vergleich der Wirkung der Handelskriegstätigkeit der Kleinen Kreuzer „Emden" und „Karlsruhe" nach Art und Umfang wird bei Darstellung der Operationen S. M. S. „Karlsruhe" gegeben werden.

Cocos-Inseln hier aufzuführen. Nicht zuletzt bedarf in dieser Zusammenfassung der Erwähnung die nachhaltige Unterstützung, die durch die Kriegführung der „Emden" in Verbindung mit derjenigen des Kreuzergeschwaders der heimischen Landkriegführung zuteil wurde, insofern die Überführung der britischen Truppentransporte aus dem fernen und mittleren Osten und insbesondere aus Neu-Seeland und Australien in die Heimat dadurch erhebliche Verzögerungen — in letzterem Falle bis über einen Monat — erlitten.

Auch die Wirkung, die der Kommandant der „Emden" sich von dem Auftreten seines Kreuzers auf die indische Bevölkerung versprochen hatte, war, wie an anderer Stelle gezeigt ist, eingetreten. Indessen konnte sie naturgemäß nicht nachhaltig genug sein, um die Frage einer Erhebung der Inder gegen die britische Zwangsherrschaft während des Krieges wesentlich zu fördern. Die Ausnutzung der Gelegenheit, die der Weltkrieg für einen Befreiungskampf des indischen Volkes bot, ist in der Hauptsache wohl daran gescheitert, daß es den Indern an Einigkeit und an starker Führung mangelte. Dazu kam, daß England in sehr geschickter Weise schon frühzeitig einen großen Teil der eingeborenen indischen Truppen aus Indien entfernte und nach dem europäischen Kriegsschauplatz brachte. Schließlich hat auch der Umstand, daß Japan auf die Seite der Gegner Deutschlands trat, die Lage in Indien in einem für England günstigen Sinne beeinflußt.

Eine Revolutionierung Indiens wäre zudem nur möglich gewesen, wenn dieses Ziel von Anfang an nach einem umfassenden, einheitlichen Plan angestrebt worden wäre, der das Eindringen einer großzügigen Propaganda und die Einführung beträchtlicher Waffenbestände nach Indien vorgesehen hätte. Zwar hatten zahlreiche Inder, die sich bei Kriegsbeginn im Auslande, besonders in den Vereinigten Staaten von Amerika und in Japan, befunden hatten, vorzüglich mohammedanische Inder, die fast durchweg in scharfer Gegnerschaft zu England standen, mit Vorräten an Waffen und Geld mehr oder weniger reichlich ausgerüstet, die Heimreise angetreten, um an der Revolutionierung Indiens mitzuwirken. Indessen konnte es sich bei der schnell fortschreitenden Abschließung Deutschlands vom überseeischen Ausland immer nur um Einzelaktionen handeln, denen es an einheitlicher Leitung und an nachhaltiger Kraft gebrach. Der Versuch, im Laufe des Krieges einen größeren Waffentransport mittels des Dampfers „Maverick" von Nordamerika nach Indien zu überführen, mißlang infolge der allgemeinen Schwierigkeiten einer solchen Unternehmung bei der einseitig alliiertenfreundlichen Haltung der Vereinigten-Staaten-Behörden und der Unzuverlässigkeit und unzweckmäßigen Handlungsweise

einzelner beteiligter Persönlichkeiten. Während die amerikanische Regierung bei der von deutscher Seite beantragten Untersuchung britischer Neutralitätswidrigkeiten an der Westküste Amerikas[1]) ein sehr weites Gewissen zugunsten der Alliierten zeigte, verfolgte sie 1917—1918 in dem Hindu-Prozeß auf das schärfste alle diejenigen, die sich nach ihrer Auffassung der „Teilnahme an einer Verschwörung zu dem Zweck, eine militärische Unternehmung gegen die britische Regierung in Indien durchzuführen", verdächtig gemacht hatten[2]).

Die Durchführung des Kreuzerkrieges.

Wenn im folgenden rückschauend ein Blick auf die Durchführung des Kreuzerkrieges durch S. M. S. „Emden" und die dabei gesammelten Erfahrungen geworfen wird, so steht im Vordergrund wie bei jeder Operation von Seestreitkräften, die ohne eigene Stützpunkte auf den Ozeanen operieren, die Frage der Kohlenversorgung. Die Heranbringung der Kohlenzufuhr der Etappen Batavia und Manila an den Kreuzer hatte versagt aus Gründen, die bereits bei der Darstellung der Tätigkeit dieser Etappen erörtert worden sind; die außerordentlich vorsichtige Haltung der niederländisch-indischen Regierung, die eine übermäßig strenge, durch die Neutralitätsgesetze nicht zu rechtfertigende Auffassung der Neutralität gegenüber den deutschen Seestreitkräften zur Folge hatte, spielte dabei eine wesentliche Rolle. Der Kommandant der „Emden" hatte daraus bereits die Folgerung gezogen, daß die von den Etappen ausgerüsteten Dampfer nicht mehr nach neutralen Häfen und Buchten, sondern vielmehr nach vereinbarten Treffpunkten und Trefflinien in See zu entsenden seien und daß daher bei der Kreuzerkriegführung dem Kohlennehmen auf See, sei es aus solchen Dampfern, sei es besonders auch aus aufgebrachten Schiffen, erhöhte Bedeutung beizumessen sei. „Man wird

[1]) Hierher gehören unter anderem folgende Fälle: Benutzung von San Francisco als Stützpunkt; Werbung von Mannschaften für das englische Heer in San Francisco und Kalifornien; Verurteilung des englischen Konsuls in San Francisco zu einer ganz unbedeutenden, formellen Strafe wegen Durchführung englischer Rekrutierung in Kalifornien; Duldung des Baus von Unterseebooten für England auf kalifornischen Werften.

[2]) Die Liste der Angeklagten enthielt ungefähr 150 Namen, diejenige der Belastungszeugen mag die doppelte Zahl aufgewiesen haben. Hierunter befanden sich viele Hindus, die, mit der Anklage bedroht, sich dazu hergegeben hatten, neben der Preisgabe ihrer tatsächlichen Kenntnisse auch unwahre Angaben zu machen. Unter den zu Zuchthaus und Gefängnis bis zu zwei Jahren neben erheblichen Geldbußen Verurteilten befanden sich unter anderen der deutsche Generalkonsul in San Francisco, F. Bopp, der Vizekonsul v. Schack, Kapitänleutnant Sauerbeck von S. M. S. „Geier", die Kapitäne H. Eelbo vom Dampfer „O. J. D. Ahlers" (Honolulu) und E. Deinat vom Dampfer „Holsatia" (Honolulu) sowie der Generalagent des Norddeutschen Lloyd K. Capelle.

dieser Notwendigkeit", so berichtet Kapitän v. Müller, „also Rechnung tragen müssen: 1. bei der Konstruktion des Auslandskreuzers durch möglichst glatte Außenbordwand; 2. durch gute Bekohlungseinrichtungen, die insbesondere für das Kohlen aus Dampfern zugeschnitten sind, damit die für das Kohlennehmen erforderliche Zeit möglichst verkürzt wird; 3. durch gute Fender (als solche haben sich bewährt Hängematten, zu mehreren zusammengeschnürt, Autoreifen, Reibhölzer usw.); 4. durch zweckmäßige Ausrüstung der Begleitdampfer mit dem für die Kohlenübernahme erforderlichen Material. Folgende Anforderungen sind an einen Kohlendampfer zu stellen: Möglichst große Geschwindigkeit; Ausrüstung — abgesehen von Kohle — mit einem beträchtlichen Vorrat an Maschinenschmieröl, da dieses anderweitig sehr schwer zu erlangen ist; Anbordgabe von etwa 2000 kg Schamottesteinen, 2000 kg Schamotteerde, 150 Stück Zinkschutzplatten, 200 Kohlensäcken, 100 Kohlenkörben, gangbaren Eisensorten, Waschwasser, lebendem Vieh, guten Fendern und Festmacheleinen. Zu berücksichtigen ist auch die Möglichkeit, Kohlen aus den Bunkern aufgebrachter Schiffe zu ergänzen, wodurch das Aufschneiden des Decks der Prisen erforderlich und die Ausrüstung des Kreuzers mit geeigneten Mitteln zur Ausführung solcher Arbeiten bedingt wird. — Für die Kohlenübernahme aus Dampfern in See bei leichter Dünung oder Seegang hat es sich als zweckmäßig erwiesen, das Schiff mit dem Kopf in die Dünung zu legen und es so mit möglichst geringer Fahrt zu halten."

Daß der Kommandant, der auf die Ergänzung seiner Kohlenvorräte aus Prisen mehr oder weniger angewiesen ist, im Besitz möglichst genauer Angaben über die Kohlenverschiffung auf den verschiedenen Handelsstraßen sein muß, liegt auf der Hand.

Die Frage, ob es zweckmäßiger sei, bei den Kreuzfahrten den Kohlendampfer bei dem Kreuzer zu behalten oder ihn nach bestimmten Treffpunkten vorauszusenden, beantwortet der Kommandant der „Emden" wie folgt: „Die Entlassung des Kohlendampfers nach einem Treffpunkt hätte den Vorteil gehabt, daß »Emden« in bezug auf ihre Marschgeschwindigkeit unabhängiger und bei einem Zusammentreffen mit überlegenen feindlichen Kreuzern in der Lage gewesen wäre, einem Kampf durch Ausnutzung ihrer Geschwindigkeit auszuweichen, während der Kohlendampfer bei seiner Mitführung in diesem Falle ziemlich sicher dem Gegner zum Opfer gefallen wäre. Ich habe es trotzdem aus folgenden Gründen für richtiger gehalten, einen Kohlendampfer mitzuführen:

„1. Alleinfahrend konnte der Kohlendampfer von jedem feindlichen Hilfskreuzer, dem gegenüber »Emden« einen wirksamen Schutz geboten hätte, aufgebracht werden.

„2. Wenn »Emden« an dem festgesetzten Treffpunkt den Kohlendampfer nicht traf, kam das Schiff wegen Kohlenmangels unter Umständen in eine sehr gefährliche Lage.

„3. Ich war sehr viel unabhängiger in meinen Entschließungen, wenn ich nicht dauernd durch die Festlegung eines Treffpunktes mit dem Kohlendampfer gebunden war.

„4. Jede günstige Gelegenheit, insbesondere gutes Wetter, konnte zur Kohlenübernahme ausgenutzt werden.

„5. Der mitgeführte Kohlendampfer konnte häufig vorteilhaft zur Anbordnahme der Besatzungen versenkter Prisen verwendet werden.

„Waren zwei Kohlendampfer verfügbar, so hielt ich es für zweckmäßig, einen derselben zu detachieren." — Die Gründe, die der Kommandant der „Emden" für das von ihm gewählte Verfahren und dagegen geltend macht, sind durchaus einleuchtend. Anderseits scheint es klar, daß besondere Verhältnisse, wie der geographisch-strategische Charakter des betreffenden Kriegsschauplatzes, die Art der zur Verfügung stehenden Kohlendampfer und die Persönlichkeit der Dampferkapitäne, den Entschluß im einzelnen Falle werden beeinflussen können. Auf diese Frage wird bei Darstellung der Tätigkeit S. M. S. „Karlsruhe" erneut zurückzukommen sein.

Erfahrungen mußten von dem Personal der „Emden" bezüglich der Verwendung des Proviants und Materials der Prisen für Zwecke des Kreuzers zunächst gewonnen werden. „Anfänglich wanderte viel unnützes Zeug auf »Emden«," so äußert sich der Kommandant in seinem Bericht hierüber, „erst allmählich gestaltete sich die Übernahme der erforderlichen Gegenstände glatter und zweckentsprechender." Der Proviant wurde auf die Mannschaftsmenage und auf die Messen nach einem Plan verteilt, der vom Ersten Offizier aufgestellt und vom Kommandanten genehmigt wurde. Alkohol durfte nur nach vorheriger Genehmigung des Kommandanten von den Prisen an Bord genommen werden. Dieser Fall trat auf „Emden" nach dem dienstlichen Bericht des Kommandanten nur einmal ein, wobei es sich um geringe Mengen von Rotwein, Cognak und Whisky handelte.

Die Behandlung der Besatzungen und Passagiere der aufgebrachten Schiffe durch die Besatzung des deutschen Kreuzers zeichnete sich stets durch außerordentliche Humanität und Rücksichtnahme aus, wie in der feindlichen Presse rückhaltlos anerkannt wurde. Nur einige wenige Beispiele aus der großen Zahl von britischen Presseäußerungen über die Kreuzerkriegführung der „Emden" mögen an dieser Stelle Platz finden: „Allen Personen wurde erlaubt, nach Möglichkeit ihr Privateigentum fortzuschaffen, und jedes Entgegenkommen wurde

erwiesen. Einige große Kisten konnten wegen des hohen Seegangs nicht geborgen werden. Aber es ist nur recht und billig festzustellen, daß die deutschen Offiziere äußerst höflich und selbstverständlich berechtigt waren, das Schiff zu versenken", schrieben die „Times" am 16. Oktober 1914 über die Versenkung des „Diplomat". In derselben Zeitung berichtete der Kapitän der „Kabinga" am 17. Oktober 1914, wie er vom Kommandanten der „Emden" die Erlaubnis erhielt, an Bord seines Schiffes zu bleiben, da er seine Frau an Bord hatte[1]): „Der Kommandant ermahnte mich, den Hugli vorsichtig anzusteuern, da er auf drahtlosem Wege gehört hätte, daß auf Veranlassung der Behörden in Calcutta die Lotsenfahrzeuge nicht auf Station, die Feuerschiffe und Bojen eingezogen wären[2]). Der Kapitän der „Kabinga" bemerkte, er und alle Leute seien vom Kommandanten der »Emden« in der höflichsten Weise behandelt worden."

Wie der Kommandant im allgemeinen um das Schicksal der Besatzungen versenkter Schiffe besorgt war, geht auch aus dem Text seines Tätigkeitsberichtes hervor. Der Vollständigkeit halber möge hier noch eine Auslassung des Ersten Offiziers, Kapitänleutnants v. Mücke, Erwähnung finden, die, wenn sie an sich auch nur ein unbedeutendes Vorkommnis betrifft, doch überaus bezeichnend dafür ist, daß auch die Offiziere der „Emden" von dem gleichen Geiste ritterlicher Gesinnung beseelt waren wie der Kommandant: „Wir sind den Passagieren, die sich höflich benahmen — und das taten fast alle —, auch immer in weitestgehendem Maße entgegengekommen und haben uns nicht gescheut, wertvolle Zeit zu opfern, um ihnen gefällig zu sein. So besinne ich mich, daß eines Tages kurz vor dem Versenken eines Dampfers ein Engländer zu mir kam und mich bat, ich möchte doch sein einziges Besitztum, an dem er mit jeder Faser seines Herzens hinge, nämlich ein Motorrad, ihm erhalten. Das Motorfahrrad wurde aus dem Laderaum herausgesucht — eine Arbeit, die gar nicht so einfach war — und fuhr mit seinem glücklichen Besitzer, der vor Rührung kaum sprechen konnte, mit einem Extradampfboot auf unseren Begleitdampfer." Die Ritterlichkeit und Humanität, mit denen Fregattenkapitän v. Müller den Kreuzerkrieg führte und die alle seine Handlungen beherrschten, trugen ihm in hohem Grade die Achtung und Bewunderung selbst seiner Gegner ein, die in ihm den „gentleman-captain" feierten und von dem in Großbritannien selbst in Fragen der Kriegführung in den Vordergrund tretenden Gesichtspunkt sportlichen Interesses über ihn urteilten: „He played the game and was playing it well"[3]). In diesem

[1]) Vgl. auch Seite 17/18.

[2]) Diese Behauptung des Kapitäns der „Kabinga" entspricht nicht den Tatsachen.

[3]) „Er machte das Spiel und spielte es gut."

Zusammenhange sei hier noch folgende Äußerung der „Times" vom 11. November 1914 angeführt:

„Die Nachricht, daß die »Emden« schließlich ihr unvermeidliches Ende gefunden hat, ist natürlich hierzulande mit großer Befriedigung vernommen worden. Wie wir früher schon erwähnten, verursachte sie dem britischen Handel schwere Verluste, und ihr exzentrisches Auftreten auf einer der bedeutendsten Handelsstraßen war die Ursache von Besorgnissen, die ihrerseits wieder die Versicherungsraten ungünstig beeinflußten. Ihr Schicksal hat aber noch ein anderes Gefühl erweckt . . .

„. . . Seit den ersten Septembertagen, als »Emden« im Golf von Bengalen erschien, waren ihre Heldenstücke gekennzeichnet durch Wagemut und Unternehmungslust, und diese Eigenschaften zeigten sich in solchen Formen, wie sie an ein Volk mit den Marineüberlieferungen eines England erinnerten. Abgeschnitten von jeder Unterstützung und mit geringer Aussicht auf die Möglichkeit, ihre Vorräte zu ergänzen, war »Emden« vereinsamt auf einem weiten Ozean, und ihr Schicksal war ein ehrenvoller Kampf um ihr Dasein. Diesen hat sie geführt mit einem Wagemut, den Freund und Feind gleichmäßig anerkannt haben. In den letzten Wochen hat sie zweifellos von der Hand in den Mund leben müssen. Hatte sie keine Kohlen mehr, so brauchte sie nur auf Raub auszugehen und Kohlendampfer abzufangen; benötigte sie Nahrungsmittel, so holte sie sich diese nach Art der Seeräuber auf den Handelswegen der hohen See auf eigene Lebensgefahr. Dennoch hat man ihr keine Handlung von Roheit oder Gewalttätigkeit nachsagen können, und ihr Kommandant, Kapitän v. Müller, soll die Besatzungen der gekaperten Schiffe edelmütig und zuvorkommend behandelt haben, wie die Offiziere und Mannschaften der versenkten Schiffe bestätigt haben. Er hat niemals ein Menschenleben unnötigerweise vernichtet, es sei denn durch Zufall, und er hat, soweit uns bekannt, die Vorschriften des internationalen Rechts streng beobachtet. Bei Madras ließ er nur auf die Öltanks und das Fort schießen, und als am nächsten Morgen die Nebel sich verzogen hatten, lag sein Schiff in der Nähe der unverteidigten Stadt Pondicherry zu Anker; er ließ diesen Platz hinter sich, ohne einen Schuß auf ihn abgegeben zu haben." In der gleichen Nummer der „Times" heißt es dann an anderer Stelle: „Wir sind erfreut, daß der Kreuzer »Emden« jetzt endlich vernichtet worden ist, aber wir begrüßen Kapitän v. Müller als einen tapferen und ritterlichen Gegner. Wir vertrauen, daß sein Leben gerettet worden ist; denn sollte er nach London kommen, würden wir ihm ein hochherziges Willkommen bereiten. Unsere seemännische Rasse weiß einen wagemutigen und erfolgreichen Seemann zu

bewundern, und es gibt nur wenige Vorfälle in der neueren Seekriegsgeschichte, die bemerkenswerter wären als die glänzende Laufbahn der kleinen »Emden«."

Bedauerlicherweise haben sich die englischen Behörden späterhin dieser hohen Einschätzung der angelsächsischen Rasse durch die „Times" keineswegs würdig gezeigt. Wenngleich zuzugeben ist, daß die Behandlung des Kapitäns v. Müller anfangs eine solche war, wie sie sich einem tapferen, ritterlichen Gegner gegenüber geziemt, so trat doch darin mit dem Zeitpunkt seines Abtransportes von Malta nach England eine wesentliche Änderung ein. Die Behandlung des „Emden"-Kommandanten auf dieser Fahrt und im Anschluß daran in England war eine so unritterliche, wie sie einem kriegsgefangenen Offizier von deutscher Seite sicherlich niemals zuteil geworden wäre.

Bei der Einschätzung der englischen Pressеäußerungen über das ritterliche Verhalten des Kommandanten der „Emden" darf nicht übersehen werden, daß in der Anerkennung, die ihm von der englischen Presse gezollt wurde, doch auch der englische „cant" deutlich zum Ausdruck kommt. Die Engländer benutzten die Gelegenheit, um sich selbst durch diese Anerkennung in ein günstiges Licht zu setzen; sie ließen durchblicken, daß die Handlungsweise der „Emden"-Besatzung der englischen Auffassung entspräche, und suchten den Anschein zu erwecken, als ob die britische Regierung und die britischen Seebefehlshaber von besonderer Achtung für das Völkerrecht erfüllt seien. Gleichzeitig arbeitete die Propaganda, die das Verhalten der „Emden" als einen Ausnahmefall auf deutscher Seite hinzustellen sich bemühte. Demgegenüber kann nicht scharf genug betont werden, daß die Handlungsweise des Kommandanten und der Besatzung der „Emden" den in der deutschen Marine gültigen Instruktionen und den in ihr allgemein herrschenden Anschauungen entsprach[1]).

Vor Freilassung der Besatzungen aufgebrachter Schiffe hatten sie eine schriftliche Verpflichtung zu unterzeichnen, während des Krieges nicht wieder im Dienst einer dem Deutschen Reich feindlichen Regierung tätig zu sein. Kapitän v. Müller war sich allerdings darüber klar, daß dieser Verpflichtung wenig praktischer Wert innewohnte, da eine Kontrolle der Ausführung nicht möglich war. Er wies daher in seinem Bericht darauf hin, daß es zweckmäßig sei, in dieser Hinsicht dem Brauche der Buren im südafrikanischen Kriege zu folgen, die alle im wehrpflichtigen Alter stehenden feindlichen Staatsangehörigen vor ihrer Entlassung zu stempeln

[1]) Dies wird von A. Hurd in The Merchant Navy, Vol. I, Seite 209 für alle deutschen Kreuzer und Hilfskreuzer ausdrücklich anerkannt.

pflegten unter gleichzeitiger Drohung, daß ihnen der Prozeß gemacht werden würde, falls sie erneut im Dienst der feindlichen Regierung angetroffen würden.

Bezüglich der Technik der Aufbringung von Handelsschiffen gibt der Kommandant der „Emden" in seinem Bericht einzelne beachtenswerte Winke, die hier der Vollständigkeit wegen Platz finden mögen: Er empfiehlt, die Kriegsflagge erst in unmittelbarer Nähe des anzuhaltenden Dampfers, gleichzeitig mit den Signalen „Stoppen" und „Funkentelegraphie nicht benutzen" zu heißen. Er warnt vor der Verwendung von Scheinwerfern bei Nacht, während der die Boote zweckmäßig abgeblendet an das Handelsschiff herangehen. Der Kreuzer ist während der Untersuchung stets so zu halten, daß die Prise ihn nicht rammen kann. Gutes Positionshalten des Kreuzers in unmittelbarer Nähe der Prise erleichtert die Arbeiten sehr, ist indessen bei dem verschiedenartigen Treiben der beiden Fahrzeuge nicht immer leicht durchzuführen. Es bedarf dazu erst allmählicher Schulung der Wachoffiziere.

Für die Bildung von Prisenkommandos und Besatzungen für aufgebrachte Kohlendampfer ist ein beträchtlicher Personalzuschlag für den Kreuzer sehr erwünscht, und zwar in erster Linie an Reservisten der Handelsmarine (Maschinisten, Maschinistenassistenten und Heizern). Ferner sind für die Führung von aufgebrachten Kohlendampfern und als Leiter der Prisenkommandos Reserveoffiziere von großem Nutzen, besonders solche, denen das betreffende Tätigkeitsgebiet des Kreuzers von ihrem Dienst in der Handelsschiffahrt her bekannt ist. In dieser Beziehung hat sich der bei Ausbruch des Krieges zur Ableistung einer Übung an Bord eingeschiffte Oberleutnant z. See d. R. Lauterbach während der Kreuzfahrten der „Emden" besonders bewährt.

Das Versenken der Prisen erfolgte nach Öffnen der Bodenventile und des Ventildeckels der Ballastpumpen, nach Abnahme des Kondensatordeckels und Öffnen aller Verbindungsschotte durch Sprengung mittels Sprengpatronen (nachts) oder Geschützfeuer (bei Tage). Dabei erwies es sich als zweckmäßig, entweder nur die vorderen oder nur die achteren Abteilungen leck zu schlagen, da auf diese Weise der Untergang am meisten beschleunigt wurde.

Von Bedeutung für die Geheimhaltung des Tätigkeitsgebietes eines Handelskrieg führenden Kreuzers und damit auch für das Gelingen der gesamten Handelskriegsoperationen ist die Frage der Fortschaffung der Besatzungen aufgebrachter Schiffe. Ohne Zweifel wird es in mancher Beziehung günstig sein, sie möglichst lange Zeit an der Landung in einem Hafen zu hindern, sie also auf einem Begleitdampfer

mitzuführen, falls ein solcher, zur Unterbringung zahlreicher Passagiere und Mannschaften geeignet und mit Vorräten für ihren Unterhalt versehen, zur Verfügung steht. Die Entlassung der Besatzungen nach einem Hafen erst längere Zeit nach der Aufbringung ihrer Schiffe verhindert das baldige Bekanntwerden des Tätigkeitsschauplatzes des Kreuzers sowie von genaueren Einzelheiten über seine Arbeitsmethode, sein Zusammenarbeiten mit Begleitdampfern, seine Ausrüstungsplätze usw. Die Möglichkeit, die Ausschiffung der Besatzungen auf längere Zeit hinauszuschieben, wird in gewissem Grade beeinflußt durch die strategisch-geographischen Verhältnisse des einzelnen Kreuzerkriegsschauplatzes. Ein in größerem Abstand von der Küste und den Häfen auf hoher See operierender Kreuzer ist hierin anders gestellt als ein in unmittelbarer Nähe feindlicher oder neutraler Häfen Handelskrieg führender. Indessen wird in heutiger Zeit, zumal bei der ausgedehnten Verwendung der Funkentelegraphie auf Handelsschiffen, das Sichten eines Kreuzers der Kriegführenden durch ein neutrales Schiff in der Regel in kurzer Zeit, spätestens aber bei dessen Ankunft im nächsten Hafen, das Bekanntwerden des Standortes des Kreuzers zur Folge haben. Auch wird das Ausbleiben der Meldung der zu bestimmten Zeiten fälligen Dampfer bei Signal- und Beobachtungsstationen oder in den von ihnen anzulaufenden Häfen im Kriege auf ihre Aufbringung in einem bestimmten Seegebiet schließen lassen. Daher wird der Zeitpunkt der Ausschiffung der Besatzungen nur dann von ausschlaggebender Bedeutung für die Geheimhaltung der Operationen des Kreuzers sein, wenn er neutrale Schiffe nicht antraf und seinen Standort auf der Handelsstraße so wählen konnte, daß von ihm aus Signalstationen und Häfen erst nach längerer Fahrt zu erreichen sind. Die Verhältnisse lagen in dieser Hinsicht für „Karlsruhe"[1]) anders als für „Emden". Die von Fregattenkapitän v. Müller angestellten Überlegungen über die Notwendigkeit eines Wechsels des jeweiligen Schauplatzes, die in den verschiedenen Abschnitten dieser Darstellung wiedergegeben sind, gründeten sich auf die Wahrscheinlichkeit der Abgabe einer Meldung über das Sichten der „Emden" durch neutrale Schiffe („Loredano") und auf das Ausbleiben erwarteter Schiffe, das in den nahen Häfen und benachbarten Signalstationen in Kürze auffallen mußte. Daran würde hier auch die Mitführung der Besatzungen der aufgebrachten Schiffe auf einem geeigneten Begleitdampfer nichts Wesentliches geändert haben, abgesehen davon, daß sie in der Lage waren, bei ihrer Landung einzelne genauere Nachrichten über die Arbeitsweise der „Emden" mitzuteilen. Dem stand aber der Vorteil gegenüber, daß die baldige Landung der Besatzungen in verschiedenen indischen Häfen der

[1]) Siehe auch unter „Karlsruhe".

eingeborenen Bevölkerung die Wirkung der Tätigkeit des deutschen Kreuzers unverzüglich und eindringlich vor Augen führte — ein Umstand, den Fregattenkapitän v. Müller ausdrücklich und, wie der Erfolg zeigte, in richtiger Einschätzung der Verhältnisse in seine Rechnung eingestellt hatte.

Schließlich muß hier nochmals die Frage gestreift werden, wieweit es für den Kreuzerkrieg Führenden richtig ist, neben dem reinen Handelskrieg *Unternehmungen militärischer Art*, wie Beschießung von Küstenplätzen und militärischen Anlagen, Überfall feindlicher Seestreitkräfte, Zerstörung von Kabel- und Funkenstationen, in den Kreis seiner Operationen zu ziehen. Sie ist ebenso wie allgemein die Rolle, die der Kampf mit den feindlichen Seestreitkräften im Kreuzerkrieg spielt, bereits bei der Besprechung der Grundlagen für den Kreuzerkrieg im Auslande im ersten Band[1]) behandelt. Dabei war festgestellt worden, daß der den *Handelskrieg offensiv* Führende dem Gefecht nach Möglichkeit auszuweichen hat, da dieses — selbst bei siegreichem Ausgange — dazu angetan ist, die für die Handelskriegführung wichtigsten Eigenschaften des Kreuzers, seine Seefähigkeit und Geschwindigkeit, einzuschränken oder gar aufzuheben, und daß dieser Zwang sich ganz besonders dann geltend macht, wenn der Kreuzerkrieg Führende über Stützpunkte zur Wiederherstellung der Schäden nicht verfügt. Ferner war dargelegt, daß der Handelskrieg führende Kreuzer, um dem Gefecht aus dem Wege zu gehen, alle Handlungen zu vermeiden habe, die dem Gegner sein Auffinden und Stellen zum Kampf erleichtern könnten. Hierzu gehörten auch Handstreiche gegen Küstenplätze und Beschießungen von Anlagen an Land, sofern hiermit nicht ein ganz besonderer Zweck verfolgt wird. Von diesem Gesichtspunkt war die Beschießung der Öltanks von Madras und der Handstreich gegen Penang-Hafen durch „Emden" durchaus zu billigen, da sie in hervorragendem Maße einem der Hauptziele des Kommandanten, der Schädigung des britischen Prestige bei der indischen Bevölkerung, dienten. Die überaus geschickte Anlage der Unternehmungen, die Vornahme der Beschießung bei Beginn der Nacht und das völlig überraschende Auftreten bei Penang im Morgengrauen, nachdem „Emden" in beiden Fällen vor Ausführung des Handstreiches zuletzt in weit von dessen Objekt entfernt liegenden Seegebieten gemeldet war, verhinderte zudem nach Möglichkeit, daß der Handstreich zum Anlaß der Auffindung des Kreuzers durch die gegnerischen Streitkräfte werden konnte.

Es bleibt hiernach zu untersuchen, ob der *Angriff auf die Kabel- und Funkenstation* der Cocos-Inseln, der in seinen Folgen zur Niederkämpfung der „Emden" führte, seiner Eigenart nach zu

[1]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 31 ff.

denjenigen Unternehmungen gehörte, deren Durchführung sich der Kreuzer im Interesse der erfolgreichen Handelskriegführung hätte versagen sollen. Der Unterbrechung des Kabels von den Cocos-Inseln nach Perth in Australien, das neben dem Kabel von Vancouver über Fanning-Insel die einzige rein englische Kabelverbindung von Großbritannien nach Australien darstellte, durfte der Kommandant der „Emden", wie schon an anderer Stelle[1]) dargelegt ist, die größte Bedeutung auch dann beimessen, wenn er nichts von der Zerstörung der Kabelstation auf Fanning durch S. M. S. „Nürnberg" wußte. Die Durchführung der Unternehmung auf der einsam im Ozean liegenden Insel unterschied sich von derjenigen des Handstreiches der „Nürnberg" an sich zunächst nur dadurch, daß für diese die Panzerkreuzer des Grafen Spee eine Aufnahmestellung einnahmen, um sie gegen überlegene feindliche Streitkräfte zu sichern; aber auch ohne diese Sicherheit hätte sich die Unternehmung der „Nürnberg" wohl rechtfertigen lassen, da die Meldung ihres Erscheinens vor Fanning-Insel durch das Kabel nur entfernten Stationen mitgeteilt werden, eine rechtzeitige Entsendung von feindlichen Streitkräften zum Abfangen des deutschen Kreuzers daraufhin also nicht erfolgen konnte. Ein wesentlicher Unterschied zwischen dem Charakter der sonst gleichartigen Unternehmungen der beiden Kreuzer bestand indessen darin, daß die Kabelstation der Cocos-Inseln auf Direction Island mit einer Funkentelegraphieanlage verbunden war, mittels deren der Stationsleiter das Sichten eines feindlichen Kreuzers allen in Funkspruchreichweite befindlichen Streitkräften mitzuteilen vermochte. Es war also zu berücksichtigen, daß das Erscheinen der „Emden" bei Direction Island dieser Funkenstation — wie das Anlaufen der Falkland-Inseln durch das Kreuzergeschwader der Funkenstation in Port Stanley — die Gelegenheit gewährte, den britischen Seestreitkräften den besten Dienst zu leisten, dessen sie im Kriege überhaupt fähig war: ihnen den Standort des lange vergeblich gesuchten Gegners zu melden. War indessen für das Kreuzergeschwader, nachdem einmal der Plan zum Durchbruch in die heimischen Gewässer gefaßt war, die möglichst dauernde Geheimhaltung seiner Kurse ein dringendes Erfordernis, so brachten es die Handelskriegsoperationen der „Emden" mit sich, daß ihr Tätigkeitsgebiet von Zeit zu Zeit dem Gegner bekannt werden mußte. Die Tatsache der Abgabe einer funkentelegraphischen Meldung über ihren Standort bei den mitten im Ozean liegenden Cocos-Inseln[2]), mit der der Kommandant übrigens rechnete, da trotz geschickten Störens das Durchkommen eines kurzen funkentelegraphi-

[1]) Siehe Seite 62/63, Fußnote.

[2]) Entfernung von Padang und Batavia etwa 700, von Colombo etwa 1500, von Australien, N. W.-Cape 1170, Fremantle etwa 1600 Seemeilen.

schen Hilferufs sich selten wird verhindern lassen, brauchte somit an sich nicht als eine Gefährdung der weiteren Operationen der „Emden" angesehen zu werden. Sie wurde es erst, sofern sich ein überlegener feindlicher Kreuzer in solcher Nähe der Inseln befand, daß er nach erhaltener Meldung noch während des kurzen, nur wenige Stunden umfassenden Aufenthalts des deutschen Kreuzers, den die Zerstörung der Kabel- und Funkenstation sowie die beabsichtigte Auffüllung der Kohlenvorräte bedingte, vor Direction Island erscheinen konnte. Daß einer der mit der Verfolgung der „Emden" beauftragten Kreuzer sich in solcher Lage befand, war zum mindesten nicht wahrscheinlich, da diese nach dem Handstreich gegen Penang vermutlich in erster Linie zur Sicherung der wichtigen Handelsstraßen benutzt wurden, auf denen „Emden" in jedem Augenblick erneut erscheinen konnte. Soweit waren die sorgfältigen Überlegungen, die Fregattenkapitän v. Müller vor Beginn der Unternehmung angestellt hatte, durchaus zutreffend; er konnte mit ihrem Gelingen rechnen, sofern nicht ein besonders ungünstiger Zufall seine Berechnungen zunichte machte. Ein solcher kam nun am 9. November 1914 dadurch zur Geltung, daß sich gerade am Morgen dieses Tages der mit den Operationen zur Verfolgung der „Emden" in keinerlei Zusammenhang stehende australisch-neuseeländische Truppentransport mit seinem Kreuzergeleit in unmittelbarer Nähe der Cocos-Inseln befand und auf den Funkspruch der dortigen Station sofort einen der „Emden" überlegenen Kreuzer zu ihrer Bekämpfung entsenden konnte. Die falsche Schätzung der Entfernung des Gegners nach Widerstandsmessungen bei der Beobachtung seines Funkspruchverkehrs durch das Funkentelegraphiepersonal der „Emden" auf 200 bis 250 Seemeilen veranlaßte zudem den Kommandanten, den Sicherheitskoeffizienten bei der Bemessung seines Aufenthalts in der Nähe der Insel zu gering anzusetzen, so daß das Zusammentreffen der „Emden" mit dem australischen Kreuzer „Sydney" bei den Cocos-Inseln erfolgte.

Diese Darlegungen zeigen, daß unter den vorliegenden, vom Kommandanten der „Emden" richtig eingeschätzten Verhältnissen nicht das Vorhandensein der Funkenstation auf den Cocos-Inseln an sich den Kreuzer von der Ausführung eines Angriffs auf die Station abzuhalten brauchte, daß vielmehr lediglich ein ungünstiger Zufall den Handstreich zum Verhängnis für die „Emden" werden ließ. Schon wenige Stunden später würden sich die Verhältnisse wesentlich zugunsten des deutschen Kreuzers geändert haben. Anderseits ist es offenbar, daß das Vorhandensein einer Funkenstation bei einem Angriffsobjekt im Kreuzerkriege schwere Gefahren für den angreifenden Kreuzer in sich birgt und daß zuverlässige Vorrichtungen zur Messung des Abstandes eines funkentelegraphischen Gebers

in Verbindung mit einer funkentelegraphischen Richtungsanlage dringende Erfordernisse für die Ausrüstung des in ausländischen Gewässern Krieg führenden Kreuzers sind, die es ihm erleichtern, der feindlichen Gegenwirkung nach Möglichkeit auszuweichen.

Den Kampf mit dem überlegenen Gegner, dem australischen Kreuzer „Sydney", nahm Fregattenkapitän v. Müller entschlossen auf; S. M. S. „Emden" eröffnete das Feuer zuerst. Die Gefechtsstärke der beiden Gegner ergibt sich aus der folgenden Zusammenstellung:

Schiffsname	Schiffsklasse	Jahr des Stapellaufs	Wasserverdrängung	Geschwindigkeit	Artilleriearmierung	Artilleriearmierung der Breitseite	Geschoßgewicht der Breitseite	Torpedoarmierung	Panzerstärke in Millimetern für Deck	Wasserlinie	Mittelartillerie	Kommandoturm
			t	Sm.	cm	cm	kg	cm				
„Emden"	Kleiner Kreuzer	1908	3650	24,1	10×10,5 L/40	5×10,5	80	2×45 Brs.↓	50 / 20	—	—	100 / 80
„Sydney"	Kleiner Kreuzer	1912	5490	25,5	8×15,2 L/50 4×4,7	5×15,2	226,5	2×53 Brs.↓	51 / 26	76	—	50 (?)

Die Faktoren, durch die die Überlegenheit des australischen Kreuzers über „Emden" bedingt waren — schwereres Geschützkaliber mit größerer Sprengwirkung und besseren Treffaussichten, Panzerung in der Wasserlinie und wirksamerer Schutz der Geschütze, größere Geschwindigkeit, größere Wasserverdrängung und daher ruhigere Lage in der Dünung —, sind bereits in dem oben wiedergegebenen Bericht des deutschen Kommandanten besprochen. Zu dieser materiellen Unterlegenheit kam noch der schwerwiegende Nachteil, daß „Emden" in den Kampf ging, ohne daß das Landungskorps, bestehend aus dem Ersten Offizier, zwei jüngeren Offizieren sowie 44 Unteroffizieren und Mannschaften, hatte eingeschifft werden können, was von vornherein einen Verlust von mehr als 10 v. H. der Besatzungsstärke bedeutete. Dabei ist die Abgabe von Personal an die Kohlendampfer „Exford" (1 Offizier, 2 Deckoffiziere, 14 Unteroffiziere und Mannschaften) und „Buresk" (3 Offiziere) noch nicht einmal berücksichtigt.

Der Kommandant der „Emden", der genötigt war, unter so ungünstigen Vorbedingungen in das Gefecht einzutreten, führte seine Absicht, den Gegner zunächst durch Artilleriefeuer in seiner Geschwindigkeit herabzusetzen, um dann zum Torpedokampf übergehen zu können, entschlossen und mit taktischem Geschick durch. Wie bei fast allen Gefechten deutscher

Kreuzer im Weltkriege war auch die Artillerie der „Emden" nach wenigen Salven eingeschossen und erzielte bald nach Beginn des Kampfes wirksame Treffer, während das Feuer des Gegners anfänglich weit vom Ziel lag. Sobald jedoch das schwerere Kaliber sich an das Ziel herangeschossen hatte, machte sich seine Überlegenheit geltend, wobei die Wirkung durch den geringeren Schutz der vitalen Teile der „Emden" im Vergleich zu „Sydney" noch erhöht wurde. Obwohl die Besatzung der „Emden" unter Leitung der Offiziere trotz zahlreicher Personalausfälle und schwerster Materialschäden alles aus den Waffen herausholte, was nur möglich war, konnte sie doch nicht verhindern, daß ihre Hauptwaffe, die Artillerie, in verhältnismäßig kurzer Zeit von dem überlegenen Gegner niedergekämpft wurde. Der Kommandant sah sich hierdurch genötigt, auch ohne die von ihm angestrebte Wirkung, die Herabsetzung der Geschwindigkeit des Gegners, vorher erzielt zu haben, den Torpedokampf zu erstreben, durch den allein es ihm noch möglich gewesen wäre, das Schicksal zu wenden. Die beiden Anläufe, die er trotz schwerster Störungen in der Ruderanlage und in den Befehlsübermittlungswegen, zeitweise nur mit den Schrauben steuernd, mit größtem Geschick durchführte, mußten an der bereits zu geringen Geschwindigkeit der „Emden" und dem Bestreben des Gegners, sich außerhalb der Torpedoschußweite des deutschen Kreuzers zu halten, scheitern. Als keins der Geschütze mehr feuern konnte und der Torpedoraum infolge eines Unterwassertreffers voll Wasser lief, somit jede Möglichkeit zum Angriff und zur Schädigung des Gegners mit dem zusammengeschossenen, in seiner Geschwindigkeit herabgesetzten und stellenweise brennenden Schiff ausgeschlossen war, entschloß sich Fregattenkapitän v. Müller, dieses auf das Riff von Nord-Keeling aufzusetzen, um nicht den Rest der Besatzung des nunmehr wehrlosen Kreuzers nutzlos zu opfern. Der Entschluß des Kommandanten kann unter den vorliegenden Umständen voll gebilligt werden, da er bei dem Zustand des Schiffes mit Recht annehmen durfte, daß nach der Strandung nur wertlose Trümmer auf dem Riff verbleiben würden, nachdem alles militärisch Wertvolle zerstört war.

Auch bei der Darstellung des Endkampfes der „Emden" kann der Geschichtschreiber nicht vorübergehen an einem Akt brutaler und unritterlicher Kriegführung seitens eines britischen Kreuzerkommandanten: der grundlosen Beschießung der gestrandeten, völlig wehrlosen „Emden" durch „Sydney" am Nachmittag des Kampftages, wie sie von Kapitän v. Müller in seinem Gefechtsbericht geschildert ist. Hier sei der Vollständigkeit halber auch eine englische Darstellung über dieses Vorkommnis wiedergegeben:

Bei der Verhandlung über die Bewilligung von 40 494 Mark Kopfgeldern[1]) an den Kreuzer „Sydney" für Vernichtung der „Emden" verlas Kapitän Anderson — gemäß englischen Pressеberichten — die Meldung des Kapitäns Glossop. Danach hatte „Emden" noch die Flagge im Großmast wehen, als „Sydney" bei „Emden" anlangte. Kapitän Glossop fragte durch Flaggensignal: „Wollen Sie sich ergeben?" und erhielt durch Winkspruch die Antwort: „Was für ein Signal? Keine Signalbücher." Kapitän Glossop fragte dann durch Winkspruch: „Ergeben Sie sich?", worauf keine Antwort kam. Deutsche Offiziere vom Dampfer „Buresk" versicherten, daß der Kommandant der „Emden" sich niemals ergeben würde, und deshalb feuerte die „Sydney", obgleich „etwas widerstrebend", wiederum auf „Emden", die kurz darauf die weiße Flagge zeigte und ihre Flagge niederholte. Der Fall sei bemerkenswert, weil es das erste je berichtete Beispiel sei, wo eine weiße Flagge in der Seekriegführung gezeigt worden sei[2]). Der Vorsitzende warf ein, der Fall sei auch deswegen interessant, weil aus dem Bericht des Kapitäns Glossop zu entnehmen sei, daß er „zögernd" das Feuer wieder eröffnet habe. Warum er gezögert habe? Kapitän Anderson entgegnete: „Das Schiff war gestrandet und stand in Flammen. Man schoß also tatsächlich auf einen toten Vogel."

Dieser Bericht bedarf keiner weiteren Erläuterung. Man könnte zunächst versucht sein, diesen Fall als bedauerlichen Mißgriff eines einzelnen zu betrachten und nicht die englische Nation dafür als mitverantwortlich zu erklären. Das ist jedoch nach den Erfahrungen aus der Falkland-Schlacht und dem Endkampf der „Dresden" nicht mehr möglich. Es handelt sich offenbar nicht um die Entgleisung einzelner Offiziere, sondern um einen allgemein geübten Brauch. Die Namen „Emden", „Leipzig" und „Dresden" werden immerdar als blutige Flammenzeichen auf dem Weiß der englischen Kriegsflagge leuchten und der Nachwelt verkünden, wie britische Seeoffiziere gegenüber einem tapferen, aber durch Übermacht wehrlos gemachten Gegner gehandelt haben.

Was das Zeigen der „weißen Flagge" auf „Emden" anbetrifft, so geschah dies nicht, um die Beendigung des Gefechtes selbst herbeizuführen. Dieses war nach der Niederkämpfung der Artillerie der

[1]) Dieser der Auffassung von Kulturvölkern im allgemeinen und dem Geiste ritterlicher Kriegführung im besonderen aufs äußerste widersprechende Gebrauch ist nur in der britischen Marine in Geltung.

[2]) Falsche Behauptung! Vergleiche z. B. engl. Kreuzer „Pegasus" während des Gefechtes am 20. September 1914. (Siehe im Abschnitt II, S. M. S. „Königsberg".)

„Emden" und dem Aufsetzen des Kreuzers auf das Riff um 11 Uhr 20 Minuten vormittags — sicherlich auch nach der Auffassung des Kapitäns Glossop, der zu dieser Zeit das Feuer eingestellt hatte — abgeschlossen. Die weiße Flagge wurde erst gezeigt, als der nach etwa fünf Stunden nach der Strandungsstelle zurückgekehrte australische Kreuzer auf die Überlebenden des wehrlosen Wracks, von denen die Verwundeten in der Hoffnung, daß die Herstellung einer Verbindung mit dem Lande gelingen werde, bereits auf der Back gelagert worden waren, erneut das Feuer eröffnete. Sie sollte bei dem Fehlen sonstiger schnell arbeitender Verständigungsmittel lediglich dazu dienen, dem Gegner die völlige Wehrlosigkeit der Besatzung anzuzeigen, um das nutzlose Opfern der zu keinem Widerstande mehr fähigen Überlebenden zu hindern. Diese Maßnahme hat somit nichts zu tun mit dem Begriff des „Setzens der weißen Flagge zwecks Übergabe eines im Gefecht befindlichen Schiffes". Die Umstände, unter denen das Zeigen der weißen Flagge auf „Emden" erfolgt ist, können demnach niemals Zweifel daran entstehen lassen, daß der Kommandant die Ehre der Kriegsflagge in vollem Maße gewahrt hat.

Auch der Endkampf S. M. S. „Emden" gegen einen stark überlegenen Gegner wurde von dem Kommandanten und seiner Besatzung in dem heldenhaften Geiste geführt, der bei Coronel und bei den Falkland-Inseln die deutschen Kreuzer zu den höchsten Leistungen im Dienste des Vaterlandes befähigte. Er bildet den würdigen Abschluß einer der ruhmvollsten Kreuzerlaufbahnen der Seekriegsgeschichte, und der Name des Kommandanten der „Emden", Fregattenkapitäns v. Müller, wird von der Nachwelt in gleicher Weise eingeschätzt werden wie diejenigen der „grands corsaires" der französischen Marine oder des Kommandanten des amerikanischen Südstaaten-Kreuzers „Alabama".

„Emden"-Anlage A.

Der Schiffsstab S. M. S. „Emden".

Die während des Gefechtes mit „Sydney" Gefallenen sind mit † bezeichnet.

Kommandant: Fregattenkapitän v. Müller (Karl).
I. Offizier: Kapitänleutnant v. Mücke[1]).
Navigationsoffizier: Kapitänleutnant Gropius †,
= a. D. Kloepper[3]).
Artillerieoffizier: Oberleutnant z. See Gaede (Ernst) †.
= = Witthoeft (T),
= = v. Levetzow (Ernst) †,
= = Geerdes,
= = d. R. Lauterbach[4]).
Leutnant z. See v. Guérard †,
= = Fikentscher (Erich)[3]),
= = Zimmermann (Fritz, Karl) †,
= = Franz Joseph Prinz von Hohenzollern D.,
= = Schmidt (Roderich)[2]),
= = Schall[3]),
= = Gyßling[2]).
Marine-Oberingenieur Ellerbroek.
Marine-Ingenieur Andresen,
= = Haaß,
= = Stoffers †.
Marine-Stabsarzt Dr. Luther,
Assistenzarzt d. R. Dr. Schwabe †.
Marine-Oberzahlmeister Woytschekowsky †.

[1]) Am 9. November 1914 Führer des Landungszuges, danach Kommandant S.M.S. „Ayesha".

[2]) Am 9. November 1914 beim Landungszuge; danach auf „Ayesha". Lt. z. S. Schmidt fiel Anfang April 1915 bei Djidda (siehe Seite 120).

[3]) Am 9. November 1914 auf dem Kohlendampfer „Buresk".

[4]) Am 9. November 1914 auf dem Kohlendampfer „Exford".

Zu S. M. S. „Ayesha" trat am 29. November 1914 Leutnant z. See d. R. Wellmann vom Lloyddampfer „Rheinland", zum Landungszug am 9. Januar 1915 Leutnant z. See d. R. Gerdts und Marine-Oberassistenzarzt d. R. Dr. Lang vom Lloyddampfer „Choising", ersterer vorher auf dem Lloyddampfer „Kleist".

Die Maschinenanlage S. M. S. „Emden" während des Kreuzerkrieges.

(Bericht des Leitenden Ingenieurs, Marine-Oberingenieurs Ellerbroek.)

A. Maschinen.

Die Maschinen waren während der Werftliegezeit im Februar 1914 gründlich überholt und die dampfführenden Teile geprüft worden. In den darauffolgenden Monaten wurde das Schiff einmal gedockt, die Schrauben wurden untersucht. Bei Beginn des Krieges waren die Maschinen in gutem, kriegsbrauchbarem Zustande. Sie machten vom 1. Juli bis 1. November 1914 10 Millionen Umdrehungen und haben bis zum letzten Augenblick einwandfrei gearbeitet. Die Maschinen wurden während der Kreuzerkriegführung auf Befehl des Kommandanten nach vorherigem Vortrag des Leitenden Ingenieurs wie folgt zu Überholungsarbeiten gestoppt (mit einer Maschine wurden dabei bis zu 12 Seemeilen in der Stunde gefahren): 1. Die Steuerbord- und Backbordmaschine je etwa 3 bis 4 Stunden zum Nachpacken der Hochdruckkolbenstangenstopfbuchse auf der Fahrt von der Lombok-Straße nach Simaloer. 2. Die Steuerbord- und Backbordmaschine je etwa 4 bis 5 Stunden zum Verpacken der Stopfbuchsen auf der Fahrt nach Diego Garcia. 3. Die Steuerbordmaschine etwa 3 Stunden, weil das auf der Welle sitzende Schneckenrad für die Drehmaschine sich gelockert hatte und neu festgekeilt werden mußte, auf der Fahrt nach Penang. 4. Die Backbordmaschine 4 Stunden, weil das Mitteldruckkurbellager bei hoher Fahrt etwas warmgelaufen war, am 28. Oktober 1914.

Während des Kohlennehmens konnten keine Instandsetzungsarbeiten ausgeführt werden, weil vielfach eine Maschine langsam laufen mußte, anderseits beide Maschinen zum sofortigen Anspringen klar sein mußten, um möglichst schnell vom Kohlendampfer loszukommen, falls Gefahr im Verzuge.

B. Hilfsmaschinen.

Die Turbodynamos haben tadellos gearbeitet. In Betrieb waren: a) bei Tage eine, bei Klarschiff zwei in Gefechtsschaltung, b) nachts bei erleichterter Kriegswache eine, die zweite zum sofortigen Angehen vorgewärmt; bei verstärkter Kriegswache zwei in Betrieb, die dritte (oberhalb des Panzerdecks) zum sofortigen Angehen vorgewärmt. Bei Klarschiff zum Gefecht waren alle drei in Betrieb.

Die Rudermaschine hat ohne Störung gearbeitet, das Ankerspill normal.

Das Heckspill war außer Betrieb, da der Spillkopf in Tsingtau von Bord gegeben. Die Eismaschine war den Anforderungen nicht gewachsen. Sie war zu schwach für Dauerbetrieb bei einer Außenbordstemperatur von zeitweise über 30° C und einem Kohlensäurekompressionsdruck von 80 bis 90 kg. Es traten Brüche an der Welle des Antriebmotors ein; dauerndes Heißlaufen der Lager, Havarie am Antriebmotor. Die vom Reichs-Marine-Amt genehmigte zweite Eismaschine war noch nicht eingebaut.

C. Kessel.

Die Kessel hatten stark unter dem häufigen Leckwerden von Rohren zu leiden. Im Winter 1913/14 war an beiden dritten Kesseln ein großer Teil erneuert, und eine solche Erneuerung der Rohre der zweiten, vierten und fünften Kessel war für den Winter 1914/15 vorgesehen, gegebenenfalls auch eine solche der ersten und sechsten Kessel, falls die Stichproben die Notwendigkeit ergeben hätten. Besonders an den zweiten und vierten Kesseln, etwas weniger an den fünften und am wenigsten an den ersten und sechsten Kesseln sind im Laufe des dreimonatigen Betriebs zusammen etwa 150 Rohre durch Einschlagen von Stahlpfropfen gedichtet worden. Dies erforderte neben dem Mehrverbrauch an Kohlen und Wasser sehr viel Arbeit. Hierfür waren zwei besondere Arbeitsgruppen von je einem Unteroffizier und zwei Mann vorgesehen.

Der Betrieb vollzog sich folgendermaßen: Es waren gewöhnlich sechs Kessel in Betrieb, nur bei Fahrten abseits des eigentlichen Operationsgebietes zeitweise vier bis fünf. Von den übrigen Kesseln waren vier zum sofortigen Anzünden und ein bis zwei Kessel nach Weisung des Kommandanten zur Innen- und Außenreinigung in Arbeit. Wasserwechsel und Außenreinigung konnte so bei jedem Kessel je alle fünf Tage stattfinden, eine kleine innere Reinigung nach zehn bis zwölf Tagen und eine größere Innen- und Außenreinigung alle 20 bis 25 Tage. Während des Gebrauchs der bengalischen Kohle mußte die äußere Reinigung schon nach zweitägigem Betrieb stattfinden.

Bei Kesselreinigung ging das Personal vor den Feuern in zwei Wachen. Alle irgend entbehrlichen Leute wurden zu Arbeitsgruppen zusammengestellt, die in zwei Abteilungen von 4 Uhr vormittags bis 12 Uhr nachmittags, vormittags in vierstündiger, nachmittags in sechsstündiger Ablösung arbeiteten. Zur Beschleunigung wurden einmal etwa 16 Matrosen zur Hilfeleistung bereitgestellt. Außer der inneren und äußeren Kesselreinigung erforderte die Reinigung der Heizraumbilgen

viel Arbeit, um die Sicherheit des Funktionierens der Lenzmittel zu gewährleisten. Es mußte daher die Pikettwache neben ihrem normalen Wachtdienst zur Bewältigung dieser Arbeiten täglich eineinhalb bis zwei Stunden zur Arbeit herangezogen werden, wenn nicht militärischer Dienst befohlen war.

Die Kesselmauerungen nutzten sich bei dem Dauerbetrieb verhältnismäßig rasch ab. Die Instandsetzung derselben erforderte viel Arbeit. Schamottesteine und -erde waren beim Auslaufen in genügender Menge mitgenommen, auch Begleitdampfer „Markomannia" hatte etwas Vorrat. Der Bestand wurde nach Möglichkeit aus gekaperten Dampfern aufgefüllt. Die Zinkschutzplatten hatten starke Abnutzung. Der eigene Vorrat wurde verhältnismäßig rasch verbraucht. Ergänzung der Platten durch Einschmelzung der alten war mit großem Materialverlust verbunden; die Dauerhaftigkeit dieser Platten war unzureichend, die Ergänzungsmöglichkeit aus gekaperten Dampfern gering.

Die Aschejektoren nutzten sich stark ab, besonders die Krümmer, für die nicht genügend Ersatz an Bord war. (Der Etat war wahrscheinlich aus Gewichtsgründen nur gering.) Das Flicken der Krümmer gestaltete sich schwierig. Die Dampflenzpumpen, die die Aschejektoren speisten, wurden sehr stark beansprucht. Dauernd waren Arbeiten an denselben notwendig, da die Pumpen für solche Daueranstrengungen etwas zu leicht gebaut waren.

D. Kohlenverbrauch.

Der Kohlenverbrauch war verhältnismäßig hoch infolge hohen Wasserverbrauchs (Kesselwasserwechsel und Verluste durch Leckagen an den Kesseln, Erzeugung des gesamten Trinkwasserbedarfs und des größten Teiles des Waschwasserbedarfs) und durch die vermehrte Betriebsdauer der Turbinen. Es wurden vom Kommandanten nach Vortrag des Leitenden Ingenieurs zur Kohlenersparnis folgende Maßnahmen getroffen, soweit die militärische Lage es erlaubte: Von Hellwerden bis eine halbe Stunde vor Dunkelheit wurde das Dampfruder abgestellt und das Handruder eingeschaltet, die Dampfumsteuerung abgestellt und die Handumsteuerung in Betrieb genommen, der Zudampf für das Bugspill abgestellt. Ferner war immer nur eine Sirene unter Dampfdruck.

Bei Gebrauch der Bengalkohle ergab sich etwa 25—30 v. H. Mehrverbrauch gegenüber der Tsingtau-Marinestückkohle. Bei ersterer Kohle war Rauchschwachfahren unmöglich.

E. Wasserergänzung.

Die beiden Verdampfer schafften das für Schiffs- und Maschinenzwecke erforderliche Quantum gut. Ihre Reinigung war bei Vollbetrieb schon

nach drei Stunden erforderlich infolge hohen Salzgehaltes des Seewassers. Die Temperatur in den Maschinenräumen war den Tropen entsprechend erträglich. Der Hilfsmaschinenraum war verhältnismäßig warm, der 2., 3. und 4. Heizraum erträglich. Im 1. Heizraum herrschten hohe Temperaturen von 60 bis 70° C.

F. Kohlenentnahme und Ergänzung.

Die Kohlenentnahme erfolgte lediglich aus den Oberbunkern. Die Kohlenvorräte in der Schräge des Panzerdecks wurden möglichst nicht angebrochen, die Seitenbunker als Seitenschutz immer voll gehalten. Bei Kohlenübernahme mußten die Bunker sorgfältig gestaut werden, um möglichst großen Vorrat im Bunker unterzubringen. Außer den 840 Tonnen in den Bunkern (Fassung nach Stauversuch der Kaiserlichen Werft: 795 Tonnen) wurde zeitweise folgender Zuschlag genommen: Backbord-Seitengang etwa 24 Tonnen, 2. und 3. Heizraum je 20 Tonnen, 1. und 4. Heizraum je 5 Tonnen, an Oberdeck im Maschinenoberlicht, auf der Hütte und der achteren Back etwa 80 bis 100 Tonnen.

G. Materialergänzung.

Kohle aus „Markomannia": Tsingtau-Marinestückkohle, etwa 4000 Tonnen; aus „Pontoporos": Bengalkohle 440 Tonnen; aus „Buresk": Cardiffkohle, etwa 1700 Tonnen. Maschinenöl von „Markomannia", die 96 Faß von etwa 450 kg an Bord hatte.

H. Personal.

Zuschlag: 3 Maschinisten, 9 Unteroffiziere, 9 Heizer, davon Abgabe an Begleitdampfer und als Prisen- und Versenkkommando zeitweise bis zu 39 Köpfen.

„Emden"-Anlage C.

Das Schicksal des Landungszuges S. M. S. „Emden"[1].

Nach dem Landen auf Direction Island[2]) hatte der Führer des Landungszuges, Kapitänleutnant v. Mücke, sofort das Kabelhaus nebst Apparaten zerstören, die Funkenstation zertrümmern, den Mast sprengen und zwei Kabel fischen und zerschneiden[3]) lassen. Alles, was an wichtigen Büchern und Nachrichtenmaterial vorhanden war, wurde zusammengesucht. Als das Signal „Arbeiten beschleunigen"[4]) von „Emden" einging und diese bald darauf das Sirenenrückruffsignal gab, schiffte Kapitänleutnant v. Mücke den Landungszug beschleunigt ein, um der „Emden" zu folgen, die inzwischen Anker gelichtet und gedreht hatte. Da der Kreuzer indessen mit hoher Fahrt anging und bald auf einen vom Hafen aus noch unsichtbaren Gegner das Feuer eröffnete, das kurz darauf erwidert wurde, besetzte der Führer des Landungszuges die Insel. Er ließ die deutsche Kriegsflagge heißen, erklärte das Kriegsrecht, beschlagnahmte alle Waffen, ließ die vier Maschinengewehre am Strande aufstellen und diesen besetzen. Er war entschlossen, einer etwaigen Landung des Gegners, die er für den Fall eines nur kurzen Gefechtes erwartete, Widerstand zu leisten. Kapitänleutnant v. Mücke, der den Kampf der „Emden" mit „Sydney" vom Nordstrand der Insel aus beobachtete, erhielt den Eindruck, daß „Emden" im Laufe des Gefechts stärker litt als ihr Gegner. Er hatte daher in seinen Überlegungen den Fall vorzusehen, daß „Sydney" bei einem für „Emden" unglücklichen Ausgang des Kampfes Port Refuge anlaufen würde, sei es zwecks Ausbesserung des Schiffes, sei es um Verwundete auszuschiffen oder um nach der Kabelstation zu sehen. Dazu kam, daß nach Aussage der Engländer der Panzerkreuzer „Minotaur" und andere feindliche Kreuzer in der Nähe der Insel standen, die bei Ausbleiben jeglicher Antwort der Funkenstation auf eine feindliche Landung schließen mußten und daher den Hafen anlaufen würden. Mit den ihm zur Verfügung stehenden Machtmitteln, 4 Maschinengewehren mit je 2000 Schuß, 29 Gewehren mit

---

[1]) Die Darstellung folgt den Berichten des Kapitänleutnants v. Mücke.

[2]) Siehe Seite 66.

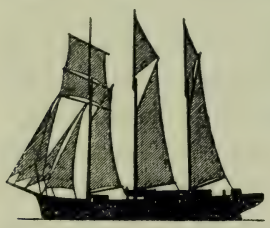
[3]) Corbett, Naval Operations, Vol. I, berichtet von nur einem geschnittenen Kabelstrang, dem nach Perth (Australien) führenden. Dagegen erwähnt auch ein Brief des englischen Telegraphisten die Zerstörung von zwei Kabeln.

Nach dem Bericht des Kommandanten der „Emden" waren die Hilfsmittel des Kreuzers für die Zerstörung von Kabeln unzureichend.

[4]) Siehe Seite 68.

je 60 Schuß und einer Anzahl Pistolen, glaubte der Führer des Landungszuges, eine Landung des Gegners zwar abschlagen zu können; er wäre aber dem Artilleriefeuer, das der feindliche Kreuzer zweifellos danach eröffnet haben würde, wehrlos preisgegeben gewesen. Eine Verteidigung der Insel hätte nach kurzer Zeit schon wegen Munitionsmangels mit Kapitulation und Gefangennahme der Landungsabteilung enden müssen. Das wollte der Führer unter allen Umständen vermeiden.

Ein Mittel, um im Notfalle von der Insel zu entkommen, schien ein ohne Besatzung im Hafen verankertes Kopra-Schiff, der Dreimast-Marssegelschoner „Ayesha", zu bieten. Das Fahrzeug (97 Br. R. T., 30 m lang, 7 bis 8 m breit) war schon längere Zeit außer Dienst gestellt. Es war äußerlich gut instandgehalten, sollte jedoch nach den Aussagen der Engländer alt und morsch sein. Nachdem eine flüchtige Besichtigung seine Seefähigkeit ergeben hatte, gab Kapitänleutnant v. Mücke Befehl, es seeklar zu machen. Die Segel wurden von der „Emden"-Mannschaft untergeschlagen, Proviant und Wasser in möglichst großer Menge an Bord genommen. Dazu berichtet der Führer: „Hierbei wurden wir in zuvorkommender Weise von den anwesenden Engländern unterstützt, die uns die Plätze zeigten, wo gutes Wasser und Proviant zu holen waren, uns zu essen und zu trinken gaben, Geschirr und Kleider, Matratzen usw. überließen. Sie sagten, sie täten das zum Danke für die Mäßigung (moderation), mit der wir unsere Aufgabe, die Station zu zerstören, durchgeführt hätten, wobei sich alle Leute ritterlich (generously) benommen hätten. Außerdem wüßten sie, daß wir uns alles und noch mehr selbst holen könnten."



Dreimast-Marssegelschoner „Ayesha"

Länge	30 m
Breite	7—8 m
Wasserverdrängung	97 t

Am Nachmittag kam „Sydney" und — wahrscheinlich durch die vor Sonnenuntergang eintretende starke Strahlenbrechung gehoben — auch „Emden" wieder in Sicht, woraus auf eine Fortdauer des Gefechts geschlossen werden konnte, zumal da Artilleriefeuer beobachtet wurde. Nachdem dann bei beginnender Dunkelheit festgestellt war, daß „Sydney" in nordwestlicher Richtung wegdampfte, während der Kurs der „Emden" östlich eingeschätzt wurde, beschloß Kapitänleutnant v. Mücke, bei einbrechender Dämmerung mit „Ayesha" den Hafen zu verlassen. Die Gaffelsegel waren untergeschlagen, die Vorsegel angeschlagen. Proviant war für acht Wochen, Wasser für vier Wochen übergenommen. Der Schoner, auf dem nach einer kurzen Ansprache des nunmehrigen Kommandanten unter

Ausbringung von drei Hurras auf Seine Majestät den Kaiser die deutsche Kriegsflagge und der Wimpel geheißt waren, ging bei Anbruch der Dunkelheit im Schlepp der Dampfpinaß in See. Um 8 Uhr 30 Minuten abends konnte nach Passieren der in der Hafeneinfahrt liegenden Korallenriffe die Dampfpinaß losgeworfen werden. Die beiden Kutter wurden im Schlepp behalten, um für den Fall des Wrackwerdens des von den Engländern als seeuntüchtig bezeichneten Schoners als Rettungsboote dienen zu können.

Zunächst wurde westlicher Kurs gesteuert, um dem feindlichen Kreuzer auszuweichen und um die Bewohner der Insel irre zu führen, denen als Ziel der Fahrt Deutsch-Ostafrika angegeben war. Im Laufe der Nacht wurde auf nördlichen Kurs gegangen[1]). Der Kommandant der „Ayesha“ beabsichtigte, Anschluß an die „Emden“ zu suchen, die er östlich schwimmend vermutete. Wegen des herrschenden östlichen Windes konnte er den Kurs nicht unmittelbar auf den vermuteten Schiffsort des Kreuzers nehmen. Er hoffte aber, auf dem gesteuerten Kurs den Kohlendampfer „Buresk“ anzutreffen, dessen Versenkung ihm nicht bekannt war. Als weder „Emden“ noch „Buresk“ gesichtet wurden, beschloß er, zur Einholung von Nachrichten diejenigen Häfen anzulaufen, von denen angenommen werden konnte, daß „Emden“ selbst sie aufsuchen würde. Als Anlaufhäfen für den Kreuzer, der ohne Zweifel zur Bergung der Verwundeten und zur Reparatur nach dem Gefecht einen Hafen aufsuchen mußte, kamen Padang auf Sumatra und Batavia auf Java in Betracht. Beide waren etwa gleich weit von den Cocos-Inseln entfernt. „Ayesha“ mußte, gleichgültig welchen der Häfen sie als Reiseziel wählte, zunächst in nördlicher Richtung Raum gewinnen, um in das Gebiet des Nordwest-Monsuns zu gelangen. Aufkreuzen nach Batavia gegen den Südost-Monsun und den Äquatorialstrom war ausgeschlossen.

Die nächsten Tage wurden zum Unterschlagen weiterer Segel und zur Unterbringung und Einteilung der Mannschaft verwandt. Die Unterbringung machte erhebliche Schwierigkeiten, da für das Schiff ursprünglich nur eine Besatzung von einem Kapitän und fünf Mann vorgesehen war. Ebenso war die Zubereitung der Verpflegung infolge mangelhafter Kochvorrichtungen und wegen des geringen Wasservorrates — es mußte mit Seewasser gekocht werden — aufs äußerste erschwert. Proviant- und Wasserverbrauch wurden unter strenge Aufsicht gestellt. Die Frischwasserfrage schien sich zunächst drohend zu gestalten, da von den vier — für die Versorgung von nur sechs Menschen berechneten — Tanks nach einigen Tagen drei als so verrottet festgestellt wurden, daß das Wasser ungenießbar

[1]) Siehe Karte, Anlage 1.

und selbst für Kochzwecke unverwendbar war. Es schien jetzt zweifellos, daß das Frischwasser, selbst bei sorgfältigstem Zumessen der Rationen an jeden Kopf der Besatzung, wie es von Anfang an durchgeführt war, lange vor Erreichen der nächsten Küste zu Ende gehen mußte. Trotzdem wurden die Cocos-Inseln nicht nochmals zur Ergänzung der Wasservorräte angelaufen, weil nunmehr sicher mit der Anwesenheit eines englischen Kreuzers daselbst gerechnet werden mußte. Kapitänleutnant v. Mücke hoffte vielmehr, daß der Monsunwechsel, der in Kürze eintreten mußte, Regen bringen würde. Die Wasserfrage konnte im weiteren Verlauf der Fahrt in zufriedenstellender Weise gelöst werden, da bei den häufigen Regengüssen, die insbesondere im Kalmengürtel auftraten, genügend Regenwasser aufgefangen werden konnte.

Eine erneute Untersuchung des Schiffsbodens verlief befriedigend. Das Schiff machte nicht zuviel Wasser und ließ sich durch zweimaliges Pumpen am Tage lenz halten. Die Takelage war gut instand, die Hauptsegel waren in Ordnung, die Nebensegel zum größten Teil schwach und verbraucht. Seekarten fanden sich nur wenige vor, die nur für die Fahrt von den Cocos-Inseln nach Batavia hinreichten. Es mußte nach einer Übersichtskarte[1]) navigiert werden. Ein altes Segelhandbuch wurde aufgefunden, der Indian Ocean Directory, dessen Angaben sich in der Hauptsache auf Beobachtungen aus den Jahren 1824—1845 stützten. Ein Winkelinstrument und ein nautisches Jahrbuch waren in gutem Zustande vorhanden; ein Patentlogg wurde gefunden und ausgebracht. Da ein Chronometerjournal nicht vorhanden war und die an den Chronometern aufgezeichneten Stände gänzlich falsch waren, so bot die Feststellung der Mittagsbreite anfänglich den einzigen Anhalt zur Bestimmung des Schiffsortes. Es wurde daher zunächst versucht, aus der Kulminationszeit der Sonne in Verbindung mit der gegißten Länge einen Chronometerstand einzuführen, um wenigstens östliche und westliche Versetzung feststellen zu können, wenngleich der Gang der Chronometer nicht bekannt war. Dabei wurde in einem nautischen Buch eine vor etwa zwei Monaten durchgeführte Chronometerkontrolle gefunden, die auch den Gang enthielt. Ein hiermit ausgerechnetes Besteck ergab Übereinstimmung mit dem gegißten, so daß Stand und Gang als annähernd richtig angesehen werden konnten. Damit war in navigatorischer Hinsicht viel gewonnen.

Das Wetter auf der Fahrt war sehr wechselvoll. Ruhigen Tagen folgten sturm- und gewitterreiche Stunden. Die beiden Kutter mußten bereits nach wenigen Tagen treiben gelassen werden, da das Schleppen

[1]) „Indian Ocean northern portion". Sie umfaßte das Seegebiet von Ostasien bis zur afrikanischen Ostküste.

sich bei der herrschenden Dünung und dem Seegang als unmöglich erwies. Ein Kutter hatte trotz langer Schleppleine den Spiegel des Schiffes über Wasser zerschlagen. Der Backbord-Schlepp-Poller riß mit einem Teil der Reeling ab, da das Überwasserschiff morsch war. Zum Durchlaufen des Kalmengürtels, in dem das Schiff tagelang in Flaute trieb und durch den Strom in südlicher Richtung versetzt wurde, brauchte „Ayesha“ wider Erwarten volle sieben Tage. Der Nordwest-Monsun setzte erst auf 3° Südbreite, anstatt wie erwartet auf 8° ein. Fahrzeuge wurden nicht gesichtet, nur am 21. November zeigte sich vorübergehend eine Rauchwolke am Horizont. Kapitänleutnant v. Mücke beschloß am 22. November endgültig, trotz Fehlens genauer Seekarten nach Padang zu gehen, das nun erheblich näher lag als Batavia. Dafür sprachen auch folgende Gründe: Padang würde auch von „Emden“ am wahrscheinlichsten als Anlaufhafen gewählt werden — es befand sich dort ein deutscher Konsul —; die beiden auf „Ayesha“ eingeschifften Leutnants z. See Schmidt und Gyßling hatten mit „Gneisenau“ Padang angelaufen und kannten die dortigen Verhältnisse, der Schoner selbst dagegen war dort nicht bekannt; es war anzunehmen, daß deutsche Handelsdampfer, darunter vielleicht „Kleist“, bei Padang liegen würden.

Am 23. November wurde Land gesichtet. Abends stand „Ayesha“ vor der Zeabloem-Straße (Seaflower Channel) — zwischen den Inseln Siberoet und Sipora —, die am 24. durchsteuert wurde. Das Schiff war durch Klarmachen und Anschießen der Maschinengewehre sowie Bereitlegen der Gewehre und Seitengewehre, so gut es ging, in Gefechtszustand versetzt worden. Der Kommandant beabsichtigte, falls er einen feindlichen Zerstörer zwischen den Inseln zu Anker liegend oder kohlend antreffen würde, zum Entern längsseit zu gehen. In den folgenden Tagen wurde bei flauem Winde und starker südöstlicher Stromversetzung, zeitweise unter Zuhilfenahme der beiden Schiffsboote zum Schleppen, nach einer an Bord nach den Angaben des Segelhandbuches gefertigten rohen Kartenskizze Padang angesteuert. Vom 26. an folgte der „Ayesha“ bei Tag und bei Nacht der holländische Zerstörer „Lynx“. Er hatte, sobald er „Ayesha“ gesichtet hatte, mit hoher Fahrt auf den Schoner zugehalten. Als sich die Annahme, daß es ein feindlicher Zerstörer sei, beim Näherkommen von „Lynx“ als unrichtig herausstellte, wurde auf „Ayesha“ der Klarschiffzustand aufgehoben, die Besatzung und alle Waffen wurden unter Deck verborgen, und es wurde zunächst versucht, den Eindruck hervorzurufen, „Ayesha“ sei ein Handelsfahrzeug. „Lynx“ folgte aber auf großem Abstand dem Schoner dauernd, obwohl dieser nur ganz geringe Fahrt lief. Aus diesem Verhalten des holländischen Zerstörers wurde geschlossen, daß der Schoner

bereits erwartet würde. Als im Laufe der Nacht die Begleitung infolge ganz dichten Heranschließens des Zerstörers an den Schoner eine Form annahm, die mit der Eigenschaft der „Ayesha" als Kriegsschiff nicht vereinbart werden konnte, wurde durch einen in deutscher Sprache abgegebenen Morsespruch „Lynx" veranlaßt, seinen Platz zu verlassen. Er hielt sich von da an vorlich und seitlich in großem Abstand von dem Schoner auf. Am nächsten Morgen wurde auf „Ayesha" Kriegsflagge und Wimpel gesetzt. Dem Kommandanten des „Lynx" machte Kapitänleutnant v. Mücke kurz vor dem Erreichen von Padang persönlich Mitteilung über die Eigenart des Schoners, dessen Charakter als deutsches Kriegsschiff er betonte, und über seine Absicht, vor Emmahaven bei Padang zu ankern und nach 24 Stunden wieder in See zu gehen. Auf „Lynx" erhielt er auch die erste Nachricht über das Schicksal der „Emden".

Nach dem Ankern vor Emmahaven am 27. nachmittags gegen 5 Uhr wurde Leutnant z. See Schmidt mit dem Hafenmeister, einem Belgier, an Land geschickt, um dem holländischen Neutralitätsoffizier mitzuteilen, „Ayesha" habe den Hafen wegen Seenot (Zustand des Schiffes) und wegen Mangels an Wasser und Proviant angelaufen. Sofort nach Behebung dieser Umstände würde sie wieder in See gehen. Der Kommandant erklärte auf Wunsch der holländischen Behörden, daß er ohne Einverständnis der Regierung niemanden an Bord kommen, auch niemanden an Land gehen lassen würde.

Von den im Hafen liegenden deutschen Dampfern „Kleist", „Rheinland", „Ninive" und „Choising" wurde „Ayesha" mit Begeisterung empfangen. Liebesgaben aller Art, Gebrauchsgegenstände, Zeitungen, Rauchwaren und vor allem Bekleidungsstücke und wollene Decken wurden in großer Menge an Bord gegeben. In richtiger Einschätzung des Umstandes, daß ein freier Verkehr mit „Ayesha" wohl in kurzer Zeit unterbunden werden würde, hatten die Offiziere und Besatzungen der Handelsdampfer sofort nach Erkennen der Kriegsflagge auf dem Schoner alles in ihre Boote geworfen und bereits an Bord der „Ayesha" gegeben, ehe die kurz darauf einsetzende Absperrung die vorstehend erwähnte Erklärung des Kommandanten bedingte und den Weg über das holländische Wachtschiff notwendig machte. Die Besatzung der „Ayesha", die sich zum Landen auf den Cocos-Inseln befehlsgemäß ganz leicht, und zwar mit einer schlechten Garnitur gekleidet hatte, litt stark unter Kleidermangel. Dieser Umstand konnte, zumal auch wollene Decken fehlten und ärztliche Ausrüstung nicht vorhanden war, bei den kalten Nächten auf die Dauer nicht ohne Einfluß auf den Gesundheitszustand bleiben. Da nun die Holländer später die Lieferung von Bekleidungsstücken usw. als neutralitätswidrig glaubten ablehnen

zu müssen, so gebührt der opferfreudigen Entschlußfähigkeit der Handelsdampferbesatzungen ein besonderes Verdienst an der Erhaltung des guten Gesundheitszustandes auf dem Schoner.

Dem Kommandanten der „Ayesha" war beim Einlaufen eine „Proklamation bezüglich der Neutralität der Niederlande in dem zwischen Rußland, Frankreich und Serbien einerseits und Deutschland und Österreich-Ungarn anderseits ausgebrochenen Krieg" überreicht worden. Auf Grund dieser Proklamation wurde eine schon fertig gehaltene Liste für die Beschaffung von Proviant und Ausrüstungsgegenständen nachgeprüft und danach der deutsche Konsul Schild, der den Kommandanten in jeder Beziehung in hingebendster Weise unterstützte, ersucht, im Einvernehmen mit den Regierungsbehörden die Besorgung zu übernehmen. Die Lieferung aller Gegenstände wurde für den 28. früh gefordert. Am 28. um 9 Uhr vormittags wurde Kapitänleutnant v. Mücke mitgeteilt, daß sein Schiff als Prise behandelt werden solle. Hiergegen legte er unverzüglich energischen Protest durch den Konsul ein:

Kommando S. M. S. „Ayesha"
B. Nr. 1.

Padang, 28. 11. 1914.

Durch die offiziellen Vertreter der Königlich Niederländischen Regierung ist mir in Gegenwart des Kaiserlich Deutschen Konsuls an Bord S. M. S. „Ayesha" heute morgen gegen 9 Uhr mitgeteilt worden, daß die Königlich Niederländische Regierung auf dem Standpunkte steht, daß S. M. S. „Ayesha" als Prise zu behandeln sei. Ich lege gegen diese Auffassung Protest ein und verlange als Kriegsschiff behandelt zu werden. Sämtliche Merkmale eines Kriegsschiffes[1]) treffen auf S. M. S. „Ayesha" zu: Es sind nur Angehörige der Kaiserlichen Marine an Bord, die Besatzung ist also militärisch organisiert. Die an Bord befindlichen Offiziere gehören sämtlich als aktive Offiziere der Kaiserlichen Marine an und werden in der Rangliste der Kaiserlichen Marine geführt. S. M. S. „Ayesha" führt den Kommandowimpel eines deutschen Seebefehlshabers und die Kriegsflagge des Deutschen Reiches. Die Fragen, wie ich in den Besitz des Schiffes gekommen und kraft welchen Rechts ich Kommandant des Schiffes bin, betreffen eine innere militärische Angelegenheit, über die ich Rechenschaft nur meinem militärischen Vorgesetzten gebe.

[1]) Gemäß dem Abkommen der II. Haager Konferenz vom 18. Oktober 1907 über die Verwandlung von Kauffahrteischiffen in Kriegsschiffe. (Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 16.)

Die Verproviantierung S. M. S. „Ayesha" betreffend, halte ich mich an die „Proklamation bezüglich der Neutralität der Niederlande in dem zwischen Rußland, Frankreich und Serbien einerseits und Deutschland und Österreich-Ungarn anderseits ausgebrochenen Krieg".

Ich habe Padang angelaufen aus Gründen der Seenot, d. h. wegen Seeuntüchtigkeit des Schiffes und wegen Mangels an Proviant und Wasser. Sofort nach Beseitigung der Mißstände beabsichtige ich auszulaufen.

gez. v. Mücke,
Kptlt. und Kommandant.

Der Kommandant hatte schon beim Einlaufen betont, möglichst schnell, spätestens aber nach 24 Stunden wieder auslaufen zu wollen. Die Lieferung der unbedingt benötigten Gegenstände zog sich jedoch hin. Zwar widersprach ein längeres Verweilen im Hafen nicht den völkerrechtlichen Bestimmungen, da das Schiff in Seenot war und bis zur Beseitigung dieses Umstandes bleiben konnte. Es war sogar anfänglich geplant gewesen, dieses Recht auszunutzen, wenn die Zeit nicht ausreichen sollte, um die mit dem Anlaufen des Hafens verbundenen Absichten zu verwirklichen. Da aber alle militärischen Ziele schon in der ersten Nacht erreicht worden waren, lag möglichst schnelles Inseegehen im Sinne der kriegerischen Aufgabe. Der Eindruck, den das Verhalten der holländischen Regierung erweckte, war unverkennbar der, daß mit allen Mitteln versucht werden sollte, „Ayesha" festzuhalten. Eine begreifliche Sorge vor Schritten Englands und Japans war wohl die Triebfeder zu diesem Verhalten. Gemäß der niederländischen Neutralitätsproklamation konnte aber nicht jegliche Ergänzung der Ausrüstung verweigert werden. Der Neutralitätsoffizier gab sich — offenbar auf Anweisung der Regierung in Batavia — alle Mühe, um Kapitänleutnant v. Mücke zu bewegen, Offiziere und Besatzung internieren zu lassen. Er erklärte, Seekarten und nautische Bücher dürften nicht geliefert werden; es sei daher für „Ayesha" unmöglich, von Padang fortzukommen. Auch ärztliche Ausrüstung würde verweigert, und dem deutschen Arzt[1]), der sich bereit erklärt hatte mitzufahren, dürfe die Erlaubnis zur Einschiffung nicht gegeben werden. Auch die Lieferung von Kleidern, wollenen Decken, Seife, Zahnbürsten usw. sei unstatthaft, da dies eine „Verstärkung der Wehrkraft des Schiffes" bedeute. In einem Telegramm des holländischen Admirals wurde das Auslaufen aus Padang, auch im Hinblick auf die Bewachung der Ausfahrt durch japanische Kreuzer, als aussichtslos bezeichnet.

[1]) Dr. Lang vom Dampfer „Choising", der sich später dem Zuge noch anschloß. Vergleiche Seite 117.

Erst als der Kommandant energisch erklärte, er würde auch ohne die geforderte Ausrüstung auslaufen, wurden die Versuche, das Schiff festzuhalten, aufgegeben. Nachdem um 7 Uhr abends Wasser und Proviant längsseit gekommen waren, konnte um 8 Uhr Anker gelichtet werden, und „Ayesha“ lief, zunächst im Schlepp eines Dampfbootes, aus dem Hafen aus. Der Kommandant hatte durch den Konsul der holländischen Regierung mitteilen lassen, er würde in einer nochmaligen so auffälligen Begleitung durch ein holländisches Kriegsschiff, wie diese beim Einlaufen erfolgt war, einen unfreundlichen Akt erblicken, der geeignet sei, den Erfolg seiner Unternehmung zu gefährden. Daher folgte beim Auslaufen kein holländisches Schiff.

Da es gelungen war, einen Zettel mit der Nachricht: „Ich kreuze bis zum 20. Dezember um 3° 20′ Süd und 99° 20′ Ost. Schiffsort wird je nach Wind und Strom auf 20 Seemeilen genau eingehalten“ an Land zu geben, so konnte damit gerechnet werden, daß ein deutscher Dampfer in absehbarer Zeit zur Unterstützung der „Ayesha“ auslaufen würde. Nachdem am 29. außerhalb der holländischen Hoheitsgrenze Leutnant z. See d. R. Wellmann und Ober-Maschinistenmaat d. R. Schwaneberger von dem Lloyddampfer „Rheinland“ aus eigenem Entschluß sich mittels eine Bootes auf „Ayesha“ eingeschifft hatten, wurde in der Nacht vom 29./30. auslaufend die Zeabloem-Straße (Seaflower Channel) passiert, in der das holländische Flaggschiff „De Zeven Provincien“ und ein zweites, in der Dunkelheit nur an seinen Signalen kenntliches holländisches Kriegsschiff angetroffen wurden. Das Flaggschiff war in der Nacht für ein feindliches Kriegsschiff gehalten worden, und es war „Ayesha“ gelungen, ihm unbemerkt auszuweichen. Als es bei Tagesanbruch die Masten des Schoners sichtete, kam es mit hoher Fahrt heran, folgte ihm aber dann nur auf Mastensichtweite bis zum Verlassen des Hoheitsgebietes. Am 4. Dezember erreichte der Schoner den angegebenen Treffpunkt, in dessen Umgebung er bei wechselndem Wetter zehn Tage kreuzte. Zweimal, am 9. und am 14. Dezember, kamen Dampfer in Sicht, auf die mit voller Fahrt zugehalten wurde, um sie aufzubringen. Der Versuch mißglückte indessen. Die Dampfer drehten, vermutlich auf die Warnung, die an die Handelsschiffahrt wegen der „Ayesha“ erlassen war, frühzeitig ab. Am 14. nachmittags wurde auf 3° 23′ Süd und 99° 28′ Ost der Lloyddampfer „Choising“ (1657 Br. R. T.), Kapitän Minkwitz, angetroffen, der auf die Mitteilung des Treffpunktes von Padang aus entsandt war, ausklariert nach Lourenço Marques, seinem schon bei der Abfahrt von Batavia am 27. September[1]) angegebenen Reiseziel. Die

[1]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 116.

holländischen Behörden hatten, wohl in richtiger Erkenntnis des Grundes der plötzlichen Abfahrt des Dampfers, seine Ausrüstung streng überwacht, damit er nicht mehr Proviant, als für die eigene Besatzung erforderlich war, mitführte. Völkerrechtlich geboten war diese Vorsicht nicht. Da wegen stürmischen Wetters die Umschiffung der Besatzung an Ort und Stelle nicht möglich war, wurde diese am 16. an einem vereinbarten Treffpunkt südlich der Insel Süd-Pageh ausgeführt und „Ayesha" am Nachmittag dieses Tages versenkt, nachdem sie seit dem Auslaufen von den Cocos-Inseln mit der „Emden"-Mannschaft 1709,6 Seemeilen unter Segeln zurückgelegt hatte.

Über seine weiteren Absichten berichtet Kapitänleutnant v. Mücke wie folgt:

„Schon während des vierzehntägigen Wartens auf einen Dampfer war die Frage geprüft worden, was geschehen sollte, wenn kein Dampfer käme und w e n n ein Dampfer käme.

„Die zunächst bestehende Absicht, nach Tsingtau zu fahren, erledigte sich mit dem Fall von Tsingtau, den ich in Padang erfahren hatte. Falls niemand kam, wollte ich auf »Ayesha« an der Westküste Sumatras hoch kreuzen bis in das Gebiet des Nordost-Monsuns, d. h. bis sechs Grad nördlicher Breite; dann mit westlichem Kurs zu den Malediven, von dort in den Golf von Aden, durch die Perim-Straße nach der arabischen Küste.

„Der im Roten Meer als Südsüdost- bis Südost-Wind wehende Nordost-Monsun konnte das Schiff dann gerade bis Djidda bringen. Von hier aus sollte zu Fuß bzw. mit der Eisenbahn versucht werden, Europa zu erreichen.

„Daß die Türkei im Kriege mit England war, hatte ich in Padang erfahren.

„Falls ein Dampfer kam, sollte das weitere Verhalten von den Nachrichten abhängen, die er vielleicht brachte. Der Dampfer brachte keine besonderen Nachrichten. Es sollten zwar zwei Hilfskreuzer, »Luchs« und »Cormoran« (früher »Prinz Eitel Friedrich« und »Rjäsan«), in der Südsee sein, doch wo, konnte niemand sagen.

„Diese Schiffe hätten auch durch die Besatzungsvermehrung keinen Vorteil gehabt. Ich wußte aus den Besprechungen in Tsingtau, daß sie voll aufgefüllt waren.

„S. M. S. »Königsberg« sollte nach einigen Nachrichten nördlich von Australien im Gefecht gesunken sein, nach anderen in Ostafrika in den Rufiji eingelaufen und dort blockiert sein. Beide Nachrichten waren zu unsicher, um als Grundlage für weiteres Verhalten zu dienen. War »Königsberg« tatsächlich blockiert, so waren fünfzig Mann mehr an Bord

nur überflüssige Esser. Es blieb zwar immer noch ein Anschluß an die zu Lande kämpfenden Truppen übrig, doch schien es mir ausgeschlossen, in einem Lande von der Größe des ostafrikanischen Kampfgebietes mit fünfzig Mann, die über keinerlei entsprechende Ausrüstung verfügten, Anschluß an die kämpfenden Truppen zu finden. Ich beschloß deswegen, mit dem Dampfer ins Rote Meer zu fahren und zu versuchen, von dort nach Deutschland zu kommen.

„Da nach Nachrichten aus Zeitungen bei Aden und Perim Kämpfe zwischen Engländern und Arabern stattgefunden hatten, so bot sich hier vielleicht die nächste und beste Gelegenheit, dem Feinde zu schaden."

Von einem Versuch, „Choising" als Hilfskreuzer zu verwenden, nahm Kapitänleutnant v. Mücke auf Grund reiflicher Überlegung Abstand, da das Schiff zu langsam war. Mit der an Bord befindlichen Kohle, die infolge eines Bunkerbrandes im Oktober[1]) schon einmal durchgeglüht war, wurden zunächst nur 4 Seemeilen Fahrt erreicht. Die höchste Geschwindigkeit von 7,5 bis 8 Seemeilen mit wochenlang sorgfältig ausgesuchter Kohle wurde beim Durchbruch durch die Perim-Straße erzielt. Dazu kam, daß die Besatzung in der Hauptsache aus Chinesen bestand.

Um das Aussehen des Schiffes unverdächtig zu gestalten, wurde zunächst der Lloyddampfer-Anstrich in den eines holländischen Dampfers abgeändert. Später wurde ihm das Aussehen des aus englischem in italienischen Besitz übergegangenen, etwa gleichgroßen Dampfers „Shenir" gegeben, der in Genua beheimatet war und die italienische Flagge führte.

Von 80° Ostlänge wurde westnordwestlicher Kurs gesteuert, nördlich am Chagos-Archipel vorbei auf Kap Guardafui. In der Nacht vom 7. zum 8. Januar gelang der Durchbruch durch die Perim-Straße. In der folgenden Nacht fand angesichts des in der Nähe zu Anker liegenden französischen Kreuzers „Desaix", dessen eigenartige Decksbeleuchtung in Verbindung mit der Beleuchtung eines zweiten Schiffes, der italienischen Konsulatsyacht „Juliana", für diejenige der dort vermuteten Hafenanlagen gehalten wurde, die Landung der „Emden"-Mannschaft mittels vier Booten von „Choising" in der Nähe von Hodeida statt. Irrtümlich war angenommen worden, daß die Eisenbahn neuerdings bis zu diesem Hafen durchgeführt sei. Von „Choising" schlossen sich der Landungsabteilung Leutnant z. See d. R. Gerdts vom Dampfer „Kleist", der sich in Padang auf „Choising" eingeschifft hatte, um der „Ayesha" zu folgen, sowie der Schiffsarzt von „Choising", Dr. Lang[2]), an. Kapitänleutnant v. Mücke

[1]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 116.

[2]) Vergleiche Fußnote auf Seite 114.

beabsichtigte, in Hodeida Nachrichten über die Kriegslage einzuholen, da er nur über die Ereignisse bis zum 2. Oktober durch Zeitungen unterrichtet war. Je nach den erhaltenen Nachrichten sollte entweder die Eisenbahn benutzt werden oder, falls diese nicht führe, mit „Choising" oder mit Schiffsbooten die Fahrt nach Norden zur Hedjas-Eisenbahn angetreten werden. Dann sollte mit der Bahn über Palästina, Kleinasien, Konstantinopel Deutschland erreicht werden. „Choising" wurde zunächst mit der Anweisung entlassen, bei Tage sich außerhalb Sichtweite von Land und außerhalb der Dampferfahrstraßen aufzuhalten. In den beiden nächsten Nächten sollte der Dampfer nochmals an die Ausschiffungsstelle kommen, um die Landungsabteilung nötigenfalls wieder an Bord zu nehmen. Wurde der Dampfer nicht mehr gebraucht, so war er auf Sternsignal entlassen. Er sollte dann gemäß schriftlich erteilter Befehle nach Kohlenübernahme in Massaua versuchen, Ostafrika zu erreichen und der dort vermuteten „Königsberg" Kohlen zu bringen. Die Grundlagen dieser Überlegungen wurden erschüttert, als sich beim Hellwerden anstatt der vermuteten Hafenanlagen der französische Panzerkreuzer und das italienische Schiff zeigten. Die Annahme lag deshalb nahe, daß das Land in den Händen des Feindes sei. Nachdem es kurz nach dem Landen beinahe zu einem Gefecht mit Arabern gekommen war, da beide Seiten nicht wußten, wen sie vor sich hatten, stellte sich dann heraus, daß die Gegend noch von den Türken gehalten wurde. Dem Marsch nach Hodeida stand daher nichts im Wege.

Kapitän Minkwitz führte sein Schiff entschlossen und geschickt noch zweimal an die befohlene Stelle, obwohl auch er bei Hellwerden den französischen Panzerkreuzer erkannt hatte, der weiterhin zu Anker blieb, und obgleich am ersten Abend der Führer des Landungszuges ihm das Sternsignal gemacht hatte: „Vorsicht, feindliche Kriegsschiffe! Entlassen nach Massaua. Handeln nach Plan." Am 11. ankerte „Choising" befehlsgemäß vor Massaua. Die geplante Versorgung der „Königsberg" konnte leider von dem Dampfer nicht durchgeführt werden.

Mit der Landung in Hodeida fand die abenteuerliche Fahrt der „Emden"-Landungsabteilung ihr Ende, soweit sie sich auf offener See abspielte. Der Landungszug selbst aber wurde bei seinen Versuchen, an die heimatliche Front zu gelangen, noch vor außerordentlich schwierige Aufgaben gestellt[1]). Nachdem sofort nach Ankunft in Hodeida am 9. nachmittags durch die türkischen Militär- und Zivilstellen Erkundigungen eingezogen worden waren, wurde die Weiterfahrt nach Norden mit „Choising" als aussichtslos aufgegeben, der Dampfer entlassen und auf Anraten der

[1]) Siehe Karte, Anlage 2.

maßgebenden Stellen der Landweg gewählt. Welche Gründe die Behörden veranlaßt haben, den Landweg vorzuschlagen, der, wie allgemein bekannt, gesperrt war, ist mit Sicherheit nicht festzustellen. Es mag dabei mitgesprochen haben, daß der so plötzlich aufgetauchten deutschen Truppe zunächst nicht recht getraut wurde. Unglücklicherweise fand gerade ein Wechsel in der obersten Landesverwaltung statt. Der bisherige Mutessariff war abgelöst, und da der neue noch nicht eingetroffen war, wollten die nötigen Vorbereitungen für den Weitermarsch nicht in Gang kommen, weil die Verantwortungsfreudigkeit bei den unteren Stellen fehlte. Am 27. Januar endlich konnte der Marsch mit Karawane nach Sanaa angetreten werden. Hier wurde von den Behörden zugegeben, daß die in Hodeida gemachten, den Landweg betreffenden Angaben sich nicht aufrechterhalten ließen. Der Landweg war durch aufständische Araberstämme im Assir völlig gesperrt. Kapitänleutnant v. Mücke beschloß deshalb, an die See zurückzukehren und zu versuchen, auf dem Seewege weiterzukommen. In der Truppe aufgetretene heftige Fieber- und Magenkrankheiten zwangen zu längerem Aufenthalte in Sanaa. Die örtlichen türkischen Behörden waren hartnäckig bestrebt, den Landungszug in Sanaa zu behalten, wohl in der Absicht, eine Verstärkung durch die deutsche Truppe, vor allem durch deren Maschinengewehre, zu gewinnen. Insbesondere wurden Schwierigkeiten in der Beschaffung der notwendigen Karawanentiere vorgeschützt. Es gelang aber dem Kapitänleutnant v. Mücke, unter der Hand Tiere zu erhalten und nach zwei mißglückten Versuchen durch ein Scheinmanöver die Bevölkerung, die Spione und den Feind zu täuschen und am 14. März nachmittags mit zwei Zambuks[1]) von Jabana (nahe der Isa-Bucht) überraschend abzufahren und die See zu gewinnen. Die mit Loheja als Stützpunkt arbeitende, den Süden abriegelnde, von zwei Kanonenbooten und dem Hilfskreuzer „Empreß of Russia" aufrechtgehaltene englische Blockadelinie konnte in der ersten Nacht ungesehen durchbrochen werden. Über die Farsan-Bank wurde nach Norden gesteuert. Nach Untergang eines der Zambuks bei der Insel Marka am 17. März infolge Auflaufens auf ein Riff, wobei die spärliche ärztliche Ausrüstung restlos verloren ging, wurde Kunfuda zur Neubeschaffung eines Zambuks angelaufen. In El Lid, am Ende der Farsan-Bank, deren Riffe bis dahin die Boote vor feindlicher Verfolgung geschützt hatten, wurde festgestellt, daß der nächste Anlaufhafen Djidda von drei englischen Kanonenbooten blockiert wurde. Deswegen erfolgte unter Benachrichtigung von Mekka und Djidda durch vorausgesandte eingeborene Boten der Weitermarsch mit Karawane. Eine Tage-

[1]) Arabische Segelboote von 12 bis 14 m Länge mit einem Dausegel.

reise von Djidda entfernt fand am 1. April ein Überfall auf die Landungsabteilung durch einen etwa 500 Mann starken Beduinentrupp statt, gegen den sich die „Emden"-Mannschaft drei Tage und zwei Nächte unter den schwierigsten Umständen und mit Verlust von einem Offizier (Leutnant z. See Roderich Schmidt) und zwei Mann an Toten[1]), zwei Schwer- und einem Leichtverwundeten zu wehren hatte. Der Überfall war von dem schon damals in englischem Solde stehenden Emir von Mekka[2]) ausgegangen. Der Entsatz der Landungsabteilung erfolgte durch den Sohn des Emir, Abdullah[3]), jedoch unter Umständen, die unzweifelhaft auf die von dem Emir gespielte zweideutige Rolle hinwiesen[4]).

In Djidda gestaltete sich die Lage für den Landungszug besonders schwierig. Mehrere Verwundete, viele Kranke belasteten die Abteilung, die Munition war halb verschossen und durch den Zambuk-Untergang am 17. März teilweise verdorben, der Emir stand als Feind im Lande, zur See drohten die englischen Kanonenboote, dazu kam die Ungewißheit betreffend die Haltung der türkischen Garnison selbst. Der Emir von Mekka, mit dem äußerlich freundschaftliche Beziehungen unterhalten wurden, stellte nach einigen Tagen eine neue Falle. Er schlug vor, der Landungszug sollte von der Küste abbiegen und unmittelbar in das Heilige Land, nach Mekka, kommen, von wo aus er für Weitertransport über Medina sorgen würde. Das Angebot wurde zum Schein angenommen, indessen wurde unerwartet die Weiterreise mit Zambuk am 9. April nachmittags angetreten, entgegen dringenden Vorstellungen, die der türkische Befehlshaber von Djidda erhob, als er in letzter Minute erfuhr, daß der Seeweg eingeschlagen würde. Ungehindert durch englische Blockadefahrzeuge und nur vorübergehend durch dichten Nebel und zeitweiligen Sturm

[1]) Ein Matrose war kurz vorher in El Lid an Entkräftung infolge von Typhus und Malaria gestorben.

[2]) Er schloß im Sommer 1915 ein förmliches Bündnis mit den Engländern und ist heute König des Hedjas.

[3]) Später König von Mesopotamien bis zur Entthronung durch seinen älteren Bruder Fessal (1921); danach von den Engländern als Gegenkandidat gegen den französischen Thronanwärter in Syrien aufgestellt.

[4]) Etwa zwei Monate später fiel dem gleichen verräterischen Treiben Kapitänleutnant v. Moeller, Kommandant des Flußkanonenbootes „Tsingtau", bei Kriegsausbruch Etappenoffizier in Manila (vgl. Kreuzerkrieg, Band I, Seite 111), mit seinen Begleitern (Leutnant a. D. v. Arnim, Vizesteuermann d. R. Deike, Bootsmannsmaat d. R. Schwarting und zwei Seewehrmatrosen) zum Opfer bei dem Versuch, von Niederländisch-Indien aus in die Heimat durchzubrechen. Sie waren nach abenteuerlicher 82tägiger Fahrt auf dem Schoner „Weddigen" (Marbroek) Anfang März 1915 östlich von Aden gelandet und wurden um die Monatswende Mai/Juni in der Nähe von Rabugh, nördlich von Djidda, von den Arabern grausam ermordet.

aufgehalten, kam der Landungszug am 28. April nach Scherm Munnaiburra, von wo der Weitermarsch zu Lande erfolgte, weil vor dem Hafen El Weg feindliche Fahrzeuge vermutet wurden. Unterwegs waren Scherm Rabugh vom 12. bis 14. April zum Wechseln des sich als seeuntüchtig erweisenden Zambuks, Janbu am 18. und Emlidsch Village am 22., beide Plätze nur für wenige Stunden, angelaufen worden.

Von El Weg, das am 2. Mai verlassen wurde, führte der Weg durch türkenfreundliches Gebiet nach El Ula, einer Station der Hedjas-Bahn, die am 6. Mai ohne Zwischenfälle erreicht wurde. Von hier aus wurde auf dem Bahnwege über Damaskus und Aleppo, unter Überquerung des Amanus- und Taurus-Gebirges mit Wagen, Konstantinopel erreicht, wo am Pfingstsonntag 1915 Kapitänleutnant v. Mücke dem Chef der Mittelmeerdivision, Admiral Souchon, den Landungszug der „Emden" zur Stelle melden konnte.

Der gleiche Geist, der den Kommandanten der „Emden", Fregattenkapitän v. Müller, beseelte, hatte die Offiziere und Mannschaften der Landungsabteilung unter der Führung des Kapitänleutnants v. Mücke befähigt, das von vornherein gesteckte Ziel mit Zähigkeit und Energie zu verfolgen und es trotz größter, oft fast unüberwindlich scheinender Schwierigkeiten unter Einsatz aller Kräfte schließlich zu erreichen, nämlich unter allen Umständen Anschluß an deutsche Streitkräfte zu gewinnen und an den weiteren Ereignissen der Kriegführung aktiven Anteil zu nehmen. Der Landungszug war der einzige Teil des Kreuzergeschwaders, dem es vom Kriegsglück beschieden war, mit wehender Flagge sich an die heimatliche Front durchzuschlagen[1]). Neben der Hingabe der gesamten Abteilung gebührt der energischen und seemännisch-militärisch überaus sachkundigen Führung des Kapitänleutnants v. Mücke das Hauptverdienst an diesem Erfolge, der, wie die Taten der „Emden", allzeit Zeugnis ablegen wird von dem Heldengeist deutscher Kreuzerbesatzungen im Weltkriege.

[1]) In „The Geographical Journal" (Juni 1920) urteilt D. G. Hogarth wie folgt über die deutsche Landungsabteilung: „Drei Tage und zwei Nächte belagert, verloren die Deutschen, obwohl ihnen das Wasser ausging und die toten Kamele die Luft verpesteten, angesichts eines hinterhältigen, fast unsichtbaren Feindes den Mut nicht. Man kann nur froh darüber sein, daß so tapfere Leute zur See und zu Lande ihr Ziel erreichten .... Sie hatten das Glück der Tapferen .... Sie marschierten auf Wegen, von denen weder vor noch während des Krieges Europäer Kunde gebracht haben."

II.

S. M. S. „Königsberg“ [1].

1. Strategisches.

Während S. M. S. „Emden“ Mitte August 1914 durch besonderen Auftrag des Vizeadmirals Graf v. Spee vom Kreuzergeschwader aus Ostasien zur Kreuzerkriegführung in den Indischen Ozean entsandt worden war, befand sich der Kleine Kreuzer „Königsberg“ bei Kriegsausbruch bereits im westlichen Teil dieses Seegebiets, das für den Fall eines Krieges in erster Linie als sein Operationsfeld zu gelten hatte. Am 6. Juni 1914 aus der Heimat in Daressalam eingetroffen, hatte der Kommandant S. M. S. „Königsberg“, Fregattenkapitän Looff, nach Ablösung des veralteten Kleinen Kreuzers „Geier“ die ersten Wochen des Aufenthaltes seines Schiffes in Deutsch-Ostafrika zur Ausbildung der neuen Besatzung, zur Unterrichtung über die Verhältnisse an der Küste des Schutzgebietes und zur Vermessung der Reede von Bagamojo verwandt. Als Ältestem Offizier der Ostafrikanischen Station war ihm für den Kriegsfall außer „Königsberg“ das Vermessungsschiff „Möwe“, Kommandant. Korvettenkapitän Zimmer, unterstellt, das 1913/14 Vermessungsarbeiten an der Küste von Deutsch-Ostafrika, und zwar besonders im Rufiji-Gebiet und im Mafia-Kanal, ausführte.

Für den Fall eines Krieges gegen England enthielten die Erläuterungen des Admiralstabes der Marine zum Operationsbefehl des Kaisers an die Auslandsschiffe folgende Richtlinien für die Kreuzerkriegführung im Indischen Ozean[2]):

Der feindliche Handel am Eingang des Roten Meeres[3]) ist das aussichtsreichste Angriffsobjekt für den Kreuzerkrieg. Daneben kommt der englische Handel im ganzen Indischen Ozean in Frage.

Bei drohendem Kriege werden die englischen Kreuzer versuchen, Stellungen einzunehmen, die ihnen ermöglichen, bei Kriegsausbruch die deutschen Kreuzer festzulegen; dem müssen sich diese durch schleuniges Auslaufen entziehen.

---

[1]) Der Darstellung der Ereignisse sind in der Hauptsache die Berichte des Kommandanten der „Königsberg“, Fregattenkapitäns Looff, zugrunde gelegt.

[2]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 29.

[3]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 25, 26.

Dementsprechend sahen die Mobilmachungsbestimmungen des Ältesten Offiziers der Ostafrikanischen Station für diesen Kriegsfall die Loslösung des Stationskreuzers von den Häfen des Stationsgebietes schon bei drohender Kriegsgefahr und sofortiges Ansetzen des Kreuzerkrieges im Golf von Aden bei Kriegsausbruch vor. Für die Kohlenschiffe, die die Zufuhr des in Daressalam bereitgehaltenen Kohlenlagers und anderer aus neutralen Plätzen zu beschaffenden Vorräte vermitteln sollten, waren bestimmte Treffpunkte vorgesehen, die der Lage des in Aussicht genommenen Operationsgebietes Rechnung trugen. Nach den getroffenen Vorarbeiten glaubte man mit genügender Kohlenzufuhr aus dem Stationsgebiet wenigstens in der ersten Kriegszeit mit einiger Sicherheit rechnen zu dürfen.

Das Vermessungsschiff „Möwe" hatte in Daressalam aufzulegen, seine Funkenstation indessen gebrauchsfähig zu erhalten. Der größte Teil der Besatzung sollte mit einem Hilfsschiff in See gehen. Die Ausrüstung eines Hilfskreuzers durch die „Möwe"-Besatzung außerhalb der Küste des Stationsgebietes war vorgesehen, sofern ein geeignetes Schiff vorhanden sein würde. Für seine Armierung standen zwei 8,8 cm-SK. L/30 mit je 200 Schuß Munition des Hilfskreuzerzuschlags von „Königsberg" sowie die drei 3,7 cm-Revolverkanonen der „Möwe" und 4 Maschinengewehre zur Verfügung.

An feindlicher Gegenwirkung hatte der Kommandant der „Königsberg" im Kriegsfalle in erster Linie das britische Kap-Geschwader[1]) unter Kontreadmiral King-Hall und das Ostindische Geschwader[1]) unter Kontreadmiral Peirse, in zweiter Linie diejenigen Streitkräfte in Betracht zu ziehen, die etwa aus dem Mittelmeer[1]) zur Sicherung der Handelsstraßen in den Indischen Ozean entsandt werden würden. Die französischen Stationsfahrzeuge, das alte Kanonenboot „Vaucluse" und zwei ältere Torpedoboote, konnten außer Betracht bleiben. Die Schiffe des Kap-Geschwaders, „Hyacinth", „Astraea" und „Pegasus", waren an Geschwindigkeit dem deutschen Kreuzer (zehn 10,5 cm-SK.; 24,1 Seemeilen) infolge ihres größeren Alters sämtlich um drei bis vier Seemeilen unterlegen, an Gefechtsstärke übertrafen ihn „Hyacinth" mit elf 15,2 cm-SK. und „Astraea" mit zwei 15,2 cm-SK., acht 12 cm-SK nicht unerheblich, während „Pegasus" mit acht 10,2 cm-SK. ihm unterlegen war. Von den Kreuzern der Ostindischen Station war „Dartmouth" mit acht 15,2 cm-SK. und etwa 26 Seemeilen der „Königsberg" sowohl an Gefechtsstärke wie an Geschwindigkeit erheblich überlegen, „Fox" befand

[1]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Anlage 5.

sich dem deutschen Kreuzer gegenüber in gleicher Lage wie „Astraea". Für die Entsendung aus dem Mittelmeer kamen vier Kleine Kreuzer der „Dartmouth"-Klasse sowie vier an Gefechtskraft naturgemäß stark überlegene, an Geschwindigkeit dagegen um etwa 1 bis 2 Seemeilen unterlegene Panzerkreuzer in Frage. Solange Mittelmeerstreitkräfte nicht im Indischen Ozean erschienen, war somit die strategische Lage für „Königsberg" im Indischen Ozean keineswegs ungünstig; Ausdehnung und Erfolg ihrer Operationen hingen dann vor allem von der Möglichkeit der Sicherstellung einer hinreichenden Kohlenzufuhr ab.

Bezüglich der Nachrichtenverbindung mit der Heimat war „Königsberg", solange sie in der Nähe von Deutsch-Ostafrika operierte, auf die Funkenstationen in Daressalam und Muansa angewiesen, die einwandfrei Telegramme der Großstationen Kamina (Togo) und Windhuk, nicht dagegen die der Großstationen in der Heimat abnehmen konnten. Maschinenteile für eine Großstation von Tabora, mittels deren die unmittelbare Verbindung mit der Heimat sichergestellt werden sollte, befanden sich bei Kriegsausbruch mit dem Dampfer „General" im Mittelmeer auf der Ausfahrt nach Ostafrika; sie wurden später für die Errichtung einer Großstation in Konstantinopel verwandt. Die Kabelverbindung zwischen Deutsch-Ostafrika und der Heimat war nur so lange als gesichert anzusehen, wie England nicht am Kriege beteiligt war; denn das einzige von Deutsch-Ostafrika ausgehende deutsche Überseekabel führte von Bagamojo nach Sansibar; von dort wurden die Nachrichten auf englischem Kabel nach Norden und Süden weitergeleitet.

2. Die Spannungsperiode und die Mobilmachung der Hilfsmittel der Ostafrikanischen Station.

Auf die ersten Nachrichten von der Zuspitzung der politischen Lage in Europa kehrte „Königsberg" am 24. Juli 1914 nach Daressalam zurück, um auf alle Fälle Vorbereitungen für die beschleunigte Herstellung der Kriegsbereitschaft des Kreuzers und die Mobilisierung der Hilfsmittel der Ostafrikanischen Station zu treffen. Schieß- und Gefechtsübungen wurden abgehalten, die Kohlen-, Material- und Proviantbestände voll aufgefüllt, Vorarbeiten für die Bereitstellung von Begleitschiffen und Hilfskreuzern sowie für die Inbetriebsetzung des Kriegsnachrichtendienstes in Angriff genommen. Im Verein mit dem Gouvernement von Deutsch-Ostafrika und der Schutztruppe wurde ein Schiffsmeldedienst an der Küste eingerichtet, und es wurden Maßnahmen getroffen, um die an der Küste befindlichen deutschen Handelsschiffe in Sicherheit zu bringen und gegebenen-

falls für die Seekriegführung nutzbar zu machen. Am 27. Juli traf auch „Möwe" nach Unterbrechung ihrer Vermessungsarbeiten in Daressalam ein, um in den nächsten Tagen die Gefechts- und Schießausbildung ihrer Besatzung zu fördern und diese auf ihre Kriegsaufgaben vorzubereiten.

Am 27. früh erreichte den Kommandanten der „Königsberg" das Telegramm des Admiralstabes der Marine betreffend die Möglichkeit des Ausbruchs einer politischen Spannung zwischen Dreibund und Zweibund[1]). In einer Sitzung aller Dienststellen beim Gouverneur von Deutsch-Ostafrika, Dr. Schnee, dem von seiner vorgesetzten Behörde, dem Reichs-Kolonial-Amt, eine Nachricht noch nicht zugegangen war, wurden alle für den Fall des Kriegsausbruchs zu treffenden Maßnahmen für die Mobilmachung der Seestreitkräfte, die Sicherung der Küste, Häfen und Handelsschiffe besprochen. Mit Major Kepler, dem Vertreter des auf einer längeren Reise im Innern des Schutzgebietes abwesenden Kommandeurs der Schutztruppe, Oberstleutnants v. Lettow-Vorbeck, wurde insbesondere die Sicherung von Daressalam gegen einen Überfall von See her erörtert für den Fall, daß England, dessen Haltung nach den vorliegenden Nachrichten noch abwartend war, sich an einem Kriege beteiligen würde. Bei vielen Vertretern der Landbehörden herrschte demgegenüber die Ansicht vor, daß die Gegner des Deutschen Reiches bei Ausbruch eines europäischen Krieges den Bestimmungen der Kongo-Akte vom 26. Februar 1885 Rechnung tragen würden. Nach dem Artikel 11 dieser Akte hatten die Signatarmächte sich verpflichtet, ihre guten Dienste zu leihen, damit durch Vereinbarung der Kriegführenden deren im Kongo-Becken belegenen Besitzungen „den Gesetzen der Neutralität" unterstellt würden. Wie wenig die Alliierten zu einer solchen Haltung bereit waren, sollte sich bald zeigen[2]).

Um die schnelle Weitergabe der Nachricht von der Kriegserklärung und anderer wichtiger Mitteilungen an „Königsberg" nach ihrem Inseegehen sicherzustellen, wurden mit der Reichspost- und Reichstelegraphenverwaltung geheime Stichworte vereinbart, die an den Kreuzer durch Funkspruch übermittelt werden sollten. Die militärische Leitung des Nachrichtendienstes zwischen dem Schutzgebiet und „Königsberg" übernahm der Kommandant der „Möwe".

Vom 27. Juli an arbeitete der unter englischer Kontrolle befindliche Kabelverkehr über Sansibar unsicher, die Telegramme erreichten den Bestimmungsort entweder überhaupt nicht mehr oder nur mit großen Verspätungen. Die Versuche der deutschen Kommandanten, mit den deutschen Vertrauensleuten in den südostafrikanischen Häfen in Verbindung zu treten,

[1]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 64.

[2]) Siehe Seite 136 ff.

um die Ausrüstung und Entsendung von Hilfsschiffen in die Wege zu leiten, schlugen daher fast durchweg fehl. Da anderseits auch von außen her eine Unterstützung auf eigene Initiative hin nicht erfolgte, überdies die Engländer schon sehr frühzeitig alle Kohlenbestände in den Häfen der südafrikanischen Union, von Portugiesisch-Ostafrika und Sansibar mit Beschlag belegt hatten, wie bereits am 30. Juli über Sansibar bekannt wurde, so konnten bei der Ausrüstung der „Königsberg" und der Hilfsschiffe nur die in Deutsch-Ostafrika vorhandenen Vorräte in Rechnung gestellt werden. Durch Nachfrage bei den Konsuln und Agenten in Portugiesisch-Ostafrika und Südafrika hatten noch einige Nachrichten über die Verteilung der Seestreitkräfte der voraussichtlichen Gegner eingezogen werden können. Danach befand sich das französische Kanonenboot „Vaucluse" in Durban im Dock, während das britische Kap-Geschwader Kapstadt zur Fahrt nach Mauritius verlassen haben sollte.

Am 31. mittags traf mit dem Dampfer „Tabora", Kapitän Gauhe, vom deutschen Konsul in Sansibar die überraschende Nachricht in Daressalam ein, daß das Kap-Geschwader am 1. August in Sansibar erwartet würde. Ein mit dem gleichen Dampfer eingetroffener Bericht des Konsuls meldete, daß umfangreiche Kriegsvorbereitungen auf der Insel getroffen würden, obwohl über die Beteiligung Englands am Kriege noch keine Nachrichten vorlägen. Um 4 Uhr 30 Minuten nachmittags ging auf diese Meldung hin Fregattenkapitän Looff mit „Königsberg" in See, um unter allen Umständen die Bewegungsfreiheit des Kreuzers sicherzustellen.

Mit der Abfahrt S. M. S. „Königsberg" übernahm der Kommandant des Vermessungsschiffes „Möwe" die Leitung des Etappendienstes für den Kreuzer und der Mobilmachungsvorarbeiten zur Bereitstellung von Begleitdampfern und zur Ausrüstung eines Hilfskreuzers, für dessen Armierung die beiden 8,8 cm-SK. mit Munition von „Königsberg" S. M. S. „Möwe" übergeben waren.

Für die Verwendung als Begleitschiffe kamen die Dampfer der Deutschen Ostafrika-Linie „Somali" (2550 Br. R. T., 11,5 Seemeilen) mit 1000 Tonnen Bunkerkohlen und „König" (5034 Br. R. T., 12 Seemeilen) mit 600 Tonnen Kohlen in Frage, die in Daressalam lagen; für die Ausrüstung als Hilfskreuzer stand „Tabora" (8022 Br. R. T., 13,5 Seemeilen) der gleichen Linie zur Verfügung, die am 31. Juli in den Hafen einlief. Dazu kam der Dampfer „Feldmarschall" (6182 Br. R. T., 13 Seemeilen), der mit einer reichen Ladung von Lebensmitteln, besonders Konserven, und Gütern für die geplante Landesausstellung von Daressalam am 2. August von Norden her eintraf.

Zunächst wurde „Somali", Kapitän Herm, mit 1200 Tonnen Kohlen

aus dem Marinekohlenlager und Vorräten aus der Stadt und dem Dampfer „Feldmarschall", Kapitän Jantzen, in fortgesetzter Tag- und Nachtarbeit ausgerüstet. Die Arbeiten gestalteten sich dadurch sehr langwierig, daß für das gleichzeitige Löschen der Ladung und die Anbordnahme der Vorräte nur neun viereckige Holz- und drei eiserne Prähme, dazu nur ein leichter Dampfschlepper und drei kleine Dampfboote zur Verfügung standen, die mit den unhandlichen Prähmen in dem starken Gezeitenstrom nur mit den größten Schwierigkeiten manövrieren konnten; eine weitere Verzögerung wurde dadurch verursacht, daß die Kohlenprähme bei Ebbe festlagen. Auf „Somali" wurde die Funkenstation der „Möwe" eingebaut und Signalpersonal des Vermessungsschiffes an Bord gegeben. Eine funkentelegraphische Anfrage an „Königsberg" am 2. August, ob dem Dampfer ein Teil der im Schutzgebiet einzuberufenden Marinereservisten als Auffüllungsmannschaft für „Königsberg" mitzugeben sei, beantwortete Fregattenkapitän Looff am folgenden Tage verneinend. Korvettenkapitän Zimmer hatte am 2. August die an der Mittellandbahn wohnenden Offiziere und Mannschaften des Beurlaubtenstandes der Marine — insgesamt kamen in Deutsch-Ostafrika etwa 30 Offiziere und 200 Mannschaften, meist Pflanzer, Kaufleute und Angestellte, sowie Teile der in der Küstenfahrt tätigen Dampferbesatzungen der Deutschen Ostafrika-Linie in Frage — vom Gouverneur angefordert, um sie zur Auffüllung der Besatzungen der Begleitdampfer und des Hilfskreuzers „Tabora" zu verwenden, für den die „Möwe"- und die „Feldmarschall"-Besatzung schon bestimmt waren. Im Anschluß an „Somali" wurde auch „König", Kapitän Coltzau, als Begleitdampfer ausgerüstet, der seinen Kohlenvorrat aus den Beständen des Marinelagers (etwa 250 Tonnen), der Firma Hansing (etwa 500 Tonnen) und der Eisenbahngesellschaft (etwa 300 Tonnen) aufzufüllen und im übrigen die Vorräte des „Feldmarschall" auszunutzen hatte.

In der Nacht vom 3. zum 4. August lief „Somali" nach fast vollständiger Auffüllung ihrer Bestände bei unsichtigem, trübem Wetter aus dem Hafen aus und durchbrach die Bewachungslinie der englischen Kreuzer, die schon vom 2. August an häufig in Sichtweite des Hafens kreuzten. Um sie zu beobachten, hatten Leute der „Möwe"-Besatzung den Makatumbe-Leuchtturm und den Turm der Funkenstation als Beobachtungs- und Meldeposten besetzt. Nach dem Bekanntwerden der Kriegserklärung Englands am 5. August vermehrten sich die Lade- und Transportschwierigkeiten im Hafen noch dadurch, daß nunmehr ein Teil der Prähme und zeitweise auch der Schlepper an die Schutztruppe abgegeben werden mußten, um die Räumung der an der Ostseite des inneren Hafens gelegenen Artillerie- und

Munitionsdepots der Schutztruppe von Deutsch-Ostafrika zu bewerkstelligen und die auf dem Dampfer „Feldmarschall" eingetroffenen Automobile an Land zu schaffen. Da am 5. vormittags feindliche Kreuzer vor dem Hafen nicht gesichtet wurden, in nördlicher und nordöstlicher Richtung schweres, im Süden leichtes Regenwetter herrschte, so entsandte Korvettenkapitän Zimmer um 10 Uhr 30 Minuten vormittags den Dampfer „König" in See, der bis dahin etwa zwei Drittel seiner vorgesehenen Ausrüstung an Bord genommen hatte. „Möwe" war inzwischen längsseit von „Tabora" gegangen, um die Besatzung auf den Dampfer übersteigen zu lassen und seine Ausrüstung als Hilfskreuzer zu vollenden.

In einer Sitzung am frühen Morgen dieses Tages hatte der Gouverneur Dr. Schnee erklärt, die Schutztruppe werde entsprechend den schon im Frieden von den beteiligten Reichsbehörden aufgestellten Richtlinien unverzüglich Daressalam räumen und einige Kilometer außerhalb der Stadt eine befestigte Stellung beziehen. Ein Kampf im Stadt- und Hafengebiet solle unterbleiben, damit Daressalam im Interesse der vielen dort ansässigen Frauen und Kinder sowie der Eingeborenen auch weiterhin als offene, unverteidigte Stadt gelten könnte. Korvettenkapitän Zimmer erwiderte darauf, er müsse seine Handlungsweise im einzelnen Falle von den Umständen allein abhängig machen.

Gegen 12 Uhr 30 Minuten nachmittags lief der Dampfer „König" wieder ein mit der Meldung, er sei, etwa eine Stunde vom Hafen entfernt, von einem im Süden liegenden Kreuzer gejagt und beschossen worden. Auf diese Nachricht hin gab der Kommandant der „Möwe" die Absicht, den für „Königsberg" äußerst wertvollen Dampfer erneut auslaufen zu lassen, auf, da er sein unbemerktes Ausbrechen nach dem ersten mißglückten Versuch infolge der Bewachung der Hafeneinfahrt durch die nunmehr aufmerksam gewordenen Engländer *auch bei Nacht* nicht mehr für möglich hielt. Er ließ vielmehr die Regierungs- und Handelsdampfer in den inneren Hafen einlaufen, dort ankern und ihre Hauptabsperrventile für die Dampfrohrleitung an Land sicher bergen, um auf alle Fälle zu verhindern, daß sie fahrbereit in die Hände der Feinde fielen. „Möwe" folgte ihnen, wurde aufgelegt und heißte nach Ausschiffung der Besatzung bis auf ein Wachtkommando und nach Vorbereitung des Schiffes zu sofortiger Sprengung und zum Versenken die Reichsdienstflagge.

Auf Grund der gleichen Überlegungen, die Korvettenkapitän Zimmer veranlaßten, von einem erneuten Auslaufen des Begleitdampfers „König" Abstand zu nehmen, gab er auch jeden Versuch, den Dampfer „Tabora"[1]),

[1]) Er fand Verwendung als Reservelazarett der Regierung.

dessen auffallende Formen überdies eine Aufbringung durch die Engländer begünstigt hätten, als Hilfskreuzer in See zu entsenden, von vornherein auf. Gegen einen solchen Versuch schienen außerdem auch folgende Gründe zu sprechen: ein überraschendes Auslaufen wurde dadurch erschwert, daß die englischen Kreuzer von ihren Beobachtungsposten in See aus die Lage der Schiffe im Hafen ausmachen konnten und daß der englische Konsul King[1]) und die Inder in Daressalam ein gut arbeitendes Spionage- und Nachrichtensystem unterhielten, durch das die Engländer aufs schnellste über alle Vorgänge unterrichtet wurden. Einige eingeborene Spione wurden bei dem Versuch, mit Einbäumen nach Sansibar oder von dort nach Deutsch-Ostafrika zu gelangen, von den Mannschaften des Küstenwachtdienstes abgefangen. Ihre Aussagen bestätigten die Richtigkeit der Annahme, daß die Inder in Daressalam Verrat übten. „Tabora" hatte etwa 1000 Tonnen Durban-Kohle an Bord, mit der sie eine Geschwindigkeit von nur etwa 11 Seemeilen erreichte. Das Heizerpersonal bestand aus Arabern aus Aden, englischen Untertanen, wie diese ausdrücklich betonten. Kapitän Zimmer glaubte daher, sie nicht auf dem Hilfskreuzer verwenden zu können. Ob das an Zahl unzureichende deutsche Heizerpersonal, das durch Matrosen hätte ergänzt werden müssen, den Anforderungen vor den Kesseln, die gerade zu Beginn der Fahrt während des Durchbruchs erheblich sein würden, genügen würde, schien zweifelhaft. Der für die Verwendung im Indischen Ozean — selbst bei Hinzurechnung der 1000 Tonnen des „König" — sehr geringe Kohlenbestand sowie vor allem die ungenügende Armierung von nur zwei 8,8 cm-SK. L/30 mit zusammen nur 400 Schuß schienen zu geringe Aussichten auf eine erfolgreiche Verwendung des Schiffes im Kreuzerkriege zu bieten, während die Verwendung der Mannschaften, die bei Nichtentsendung des Hilfskreuzers frei wurden, zur Verstärkung der Schutztruppe einen größeren und sichereren Nutzen versprach. Die Übernahme der Kohlen von „König", auf die der Hilfskreuzer auf keinen Fall verzichten konnte, würde nicht weniger als zwei Tage in Anspruch genommen haben, während deren die Engländer sicherlich Nachricht über die Absicht des Inseegehens der „Tabora" erhalten hätten. Auch der Dampfer „Markgraf" (3758 Br. R. T., 11,5 Seemeilen) der Deutschen Ostafrika-Linie, Kapitän Schade, der am 6. August mit einer Reisladung und etwa 800 Tonnen indischer Kohle aus Indien in Tanga einlief, kam nach Ansicht des Kommandanten der „Möwe" für die Entsendung als Hilfskreuzer nicht in Betracht, da der

[1]) Er entfloh nach Bekanntwerden der Kriegserklärung Englands in einer Dau nach Sansibar.

Transport der Besatzung von Daressalam nach Tanga ebenso wie die Fahrt des Dampfers nach Daressalam, bei der Sansibar passiert werden mußte, den Engländern nicht verborgen bleiben konnte. Der Dampfer „Präsident" (3335 Br. R. T., 10,5 Seemeilen), Kapitän Schütt, schließlich, der am 8. August Lindi erreichte, wie am 10. in Daressalam bekannt wurde, hatte einen Kohlenbestand von nur etwa 600 Tonnen indischer Kohle an Bord.

Wenn man von der Möglichkeit des unbemerkten Ausbruchs der Dampfer aus einem der Häfen Deutsch-Ostafrikas und der Schwierigkeit der Auffüllung ihrer Kohlenvorräte ganz absieht, wird man doch zugeben müssen, daß die völlig unzureichende Armierung, die für die zur Verwendung als Hilfskreuzer in Deutsch-Ostafrika zur Verfügung stehenden Dampfer vorgesehen war, in Verbindung mit der geringen Geschwindigkeit dieser Dampfer die Schiffe als sehr wenig geeignet für die Kreuzerkriegführung im Indischen Ozean erscheinen ließ. Der Einsatz stand in keinem Verhältnis zu dem möglichen Erfolge; jeder feindliche Hilfskreuzer und sogar mancher bewaffnete britische Dampfer war an Gefechtskraft dem deutschen Hilfskreuzer überlegen, der auch nicht in der Lage war, sich einem stärkeren Gegner durch höhere Geschwindigkeit[1]) zu entziehen.

In der Nacht vom 5. zum 6. wurde auf Anregung des Korvettenkapitäns Zimmer durch den Hafenkapitän das Schwimmdock von Daressalam in der Hafeneinfahrt versenkt, um das Eindringen feindlicher Schiffe unmöglich zu machen. Die Sperrung war keine vollkommene, indessen nahmen die Gegner bis zur Besetzung von Daressalam im September 1916 irrtümlich an, die Einfahrt größerer Schiffe in den Hafen sei unmöglich. Sie glaubten übrigens auch, die Hafeneinfahrt und die äußere Bucht seien von „Königsberg" bei ihrem Auslaufen mit Minen gesperrt, da das Schiff bei den englischen Seestreitkräften als Minenkreuzer[2]) galt.

Die Fahrwasserbezeichnung in der Bucht von Daressalam wurde am 5. August eingezogen; in den folgenden Tagen wurde auch ein großer Teil der wichtigen Seezeichen an der Küste von Deutsch-Ostafrika beseitigt, um dem Gegner die Navigierung nach Möglichkeit zu erschweren.

Nachdem S. M. S. „Möwe" aufgelegt war, stellte Korvettenkapitän

[1]) Hierin liegt der Unterschied zwischen den Dampfern in Deutsch-Ostafrika und dem ebenfalls nur mit zwei 8,8 cm-SK. ausgerüsteten „Kronprinz Wilhelm", der indessen über eine Geschwindigkeit von 23 Seemeilen verfügte.

[2]) Die für den Kriegsfall vorgesehene Ausrüstung des Kreuzers mit 80 Minen war bei der Ausreise im Frühjahr 1914 auf Befehl der obersten Marinebehörden in der Heimat zurückgelassen.

Zimmer die Besatzung dem Gouverneur für die Verteidigung der Kolonie zunächst mit der Einschränkung zur Verfügung, daß sie geschlossen in der Nähe der Küste zu halten sei, da der Kommandant sich die Ausrüstung eines Hilfskreuzers von einem anderen Hafen aus noch vorbehielt. Die am 2. August einberufenen Offiziere und Mannschaften des Beurlaubtenstandes der Marine wurden an die Schutztruppe abgegeben, in deren Listen sie eingereiht wurden.

Am 20. August gab Korvettenkapitän Zimmer endgültig die Absicht, einen Hilfskreuzer auszurüsten, auf, nachdem alle eingezogenen Erkundigungen die Unmöglichkeit der Entsendung eines der in den deutsch-ostafrikanischen Häfen liegenden Dampfer ergeben hatten.

Die 100 Köpfe starke „Möwe"-Besatzung, die nunmehr die Bezeichnung „Marineexpeditionskorps Möwe" führte, wurde am 6. August mit der Mittellandbahn zunächst nach der Station Pugu, etwa 20 km von Daressalam, geschafft, wo sich das Kommando der Schutztruppe befand. Auf Grund einer Besprechung mit dem inzwischen wieder eingetroffenen Kommandeur wurde sie sodann am 8. August nach Morogoro, etwa 200 km landeinwärts, verlegt, wo ihre Ausrüstung und Ausbildung für den Marsch und den Felddienst begann und wo Korvettenkapitän Zimmer gleichzeitig die Einrichtung der Etappenleitung der Schutztruppe zu übernehmen hatte, die aus dem Nichts geschaffen werden mußte und daher große Anforderungen an das beteiligte Personal stellte. Am 23. August ging die „Möwe"-Besatzung nach Kigoma ab, wo sie am 30. eintraf und wo Korvettenkapitän Zimmer den Posten als Befehlshaber am Tanganjika- und Kivu-See übernahm. Mit dem Vorschlage des Kommandeurs der Schutztruppe, die „Möwe"-Besatzung zur Aufrechterhaltung der Seeherrschaft auf dem Tanganjika-See zu verwenden, hatte sich der Führer einverstanden erklärt, da er nach den Äußerungen des Fregattenkapitäns Looff bei der Abfahrt der „Königsberg" am 31. Juli mit einer Rückkehr des Kreuzers nach Deutsch-Ostafrika nicht zu rechnen hatte.

Das Vermessungsschiff „Möwe" wurde am 8. August von dem Wachtkommando unter Führung des Maschinisten Matuschek gesprengt, als der englische Kreuzer „Astraea" die Funkenstation von Daressalam beschoß[1]) und gleichzeitig bei dem Wachtkommando die falsche Nachricht einging, ein englischer Kreuzer laufe in den Hafen ein. Das Schiff sank in etwa 6 m Tiefe. Das Wachtkommando folgte dann der „Möwe"-Besatzung in das Innere des Schutzgebietes.

[1]) Siehe Seite 137 ff.

3. Kreuzerkriegführung im Indischen Ozean[1]).

Als Fregattenkapitän Looff am 31. Juli nachmittags den Hafen von Daressalam mit der ausgesprochenen Absicht verlassen hatte, das deutsche Schutzgebiet während des Krieges nicht wieder aufzusuchen, sichtete man auf „Königsberg" in der Dämmerung in einem Abstand von 5 bis 10 Seemeilen von der Küste, also gerade außerhalb der deutschen Hoheitsgewässer, das englische Kap-Geschwader. Die Schiffe lagen auseinandergezogen, offenbar in Beobachtungsstellungen, und fuhren mit abgeblendeten Lichtern.

Das Geschwader hatte, auf der Fahrt von Kapstadt nach Mauritius begriffen, das Telegramm der Admiralität vom 27. Juli[2]) erhalten, die politische Lage lasse einen Krieg nicht ausgeschlossen erscheinen, die Schiffe der Zentralmächte seien daher zu überwachen (shadow). Kontreadmiral King-Hall vereinigte sein Geschwader daraufhin zunächst in Diégo-Suarez (Madagaskar) und trat von dort den Marsch nach Sansibar an, um „Königsberg" zu beobachten[3]). Außerdem hatte der Chef der Ostindischen Station dem Kleinen Kreuzer „Dartmouth" Befehl erteilt, beschleunigt nach Sansibar zu gehen, sobald er das Dock in Bombay verlassen könnte; Admiral Peirse hielt die Kreuzer des Kap-Geschwaders wegen ihrer unzureichenden Geschwindigkeit für nicht geeignet, „Königsberg" zu stellen, in der er eine wesentliche Gefahr für die Sicherheit des Handels im Indischen Ozean erblickte.

Über die Begegnung mit den drei Kreuzern des Kap-Geschwaders, wie sie sich dem Kommandanten der „Königsberg" darstellte[4]), berichtet dieser wie folgt:

„»Königsberg« steuerte nach dem Auslaufen von Daressalam die Südspitze der Insel Sansibar an, als bei rasch zunehmender Dunkelheit auf dem klaren nordöstlichen, östlichen und südöstlichen Horizont drei Schiffsschattenrisse sich abhoben, die sofort als die englischen Kreuzer des Kap-Geschwaders erkannt wurden. »Königsberg« setzte zunächst ihren Kurs mit mäßiger Fahrt, 12 Seemeilen, fort, während der eine Kreuzer, »Pegasus«, nach Norden in der Richtung auf Sansibar abdrehte. Der zweite Kreuzer, »Astraea«, wurde zwei Strich voraus an Backbord, der dritte, größte, »Hyacinth«, sechs Strich an Steuerbord gesichtet. »Astraea« und »Hyacinth« nahmen Kurs auf »Königsberg«.

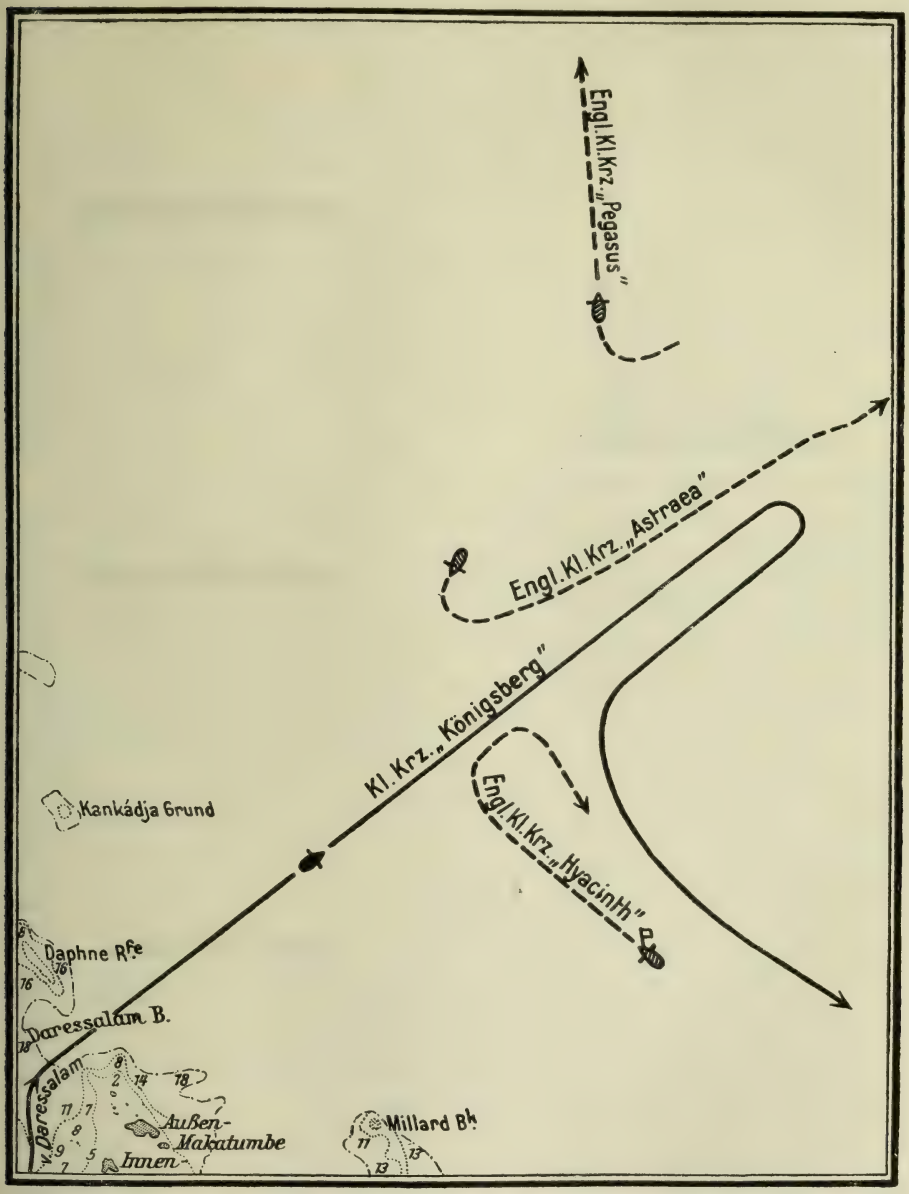
„Aus dem unerwarteten Zusammentreffen mit den englischen Kreuzern

[1]) Siehe Karte, Anlage 1.

[2]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 53.

[3]) „To look after »Koenigsberg«" — Corbett, Naval Operations, Vol. I, Seite 152.

[4]) Siehe Textskizze 3.



Skizze 3. Zusammentreffen des Kleinen Kreuzers „Königsberg" mit dem englischen Kap-Geschwader bei Daressalam vor Kriegsausbruch am 31. Juli 1914.

bei einbrechender Nacht hätte, zumal bei dem herausfordernden Benehmen der Engländer, sehr leicht ein kriegerischer Zusammenstoß entstehen können;

Engl. Kleiner Kreuzer „Hyacinth" (1898)

Länge	106,8 m
Wasserverdrängung	5690 t
Geschwindigkeit	20—20,5 sm
Armierung	11-15,2 cm; 8-7,6 cm; 2 Tpd. R.
Besatzung	480

Kleiner Kreuzer „Königsberg" (1905)

Länge	114,8 m
Wasserverdrängung	3400 t
Geschwindigkeit	24,1 sm
Armierung	10-10,5 cm; 2 Tpd. R.
Besatzung	322

Engl. Kleiner Kreuzer „Astraea" (1893)

Länge	97,6 m
Wasserverdrängung	4430 t
Geschwindigkeit	19,5—20,8 sm
Armierung	2-15,2 cm; 8-12 cm; 3 Tpd. R.
Besatzung	318

Engl. Kleiner Kreuzer „Pegasus" (1897)

Länge	91,5 m
Wasserverdrängung	2170 t
Geschwindigkeit	20—21,2 sm
Armierung	8-10,2 cm; 2 Tpd. R.
Besatzung	234

wäre hierbei der erste Schuß von seiten der »Königsberg« abgegeben worden, so hätte jedermann in den Deutschland feindlich gesinnten Ländern und auch wohl mancher Deutsche dem Kommandanten vorgeworfen, durch sein Vorgehen erst England in den Krieg hineingetrieben zu haben. Es waren daher nervenspannende Augenblicke, als sich die englischen Kreuzer

der in voller Gefechtsbereitschaft fahrenden »Königsberg« näherten. Schweigend und scharf alle Bewegungen der Engländer beobachtend, standen die Offiziere auf der Brücke, mit blitzenden Augen die Geschützführer an den geladenen, auf die Gegner gerichteten Geschütze, der Torpedooffizier am Zielapparat der Torpedorohre, jeder bereit, beim ersten Schuß des Gegners den Kampf auf Leben und Tod mit der feindlichen Übermacht aufzunehmen. Jeder war sich des Ernstes der Stunde bewußt, denn bei diesem Gegner mußte man auf alles gefaßt sein, wenn auch die Kriegserklärung Englands noch nicht erfolgt war.

„»Astraea« drehte allmählich in eine vorliche Position zu »Königsberg« und schor dann in einem Abstand von 3000 m vor »Königsberg« ein, Kurs und Fahrt nach dieser regulierend. »Hyacinth« schor ebenfalls an »Königsberg« heran, kam dann zunächst vier Strich achteraus in der Dunkelheit aus Sicht.

„Beim Insichtkommen der englischen Kreuzer hatte ich Befehl zu beschleunigtem Dampfaufmachen in allen Kesseln gegeben. Als der Leitende Ingenieur, Marine-Oberingenieur Schilling, mir meldete »Dampf auf für 22 Meilen« und »Astraea« etwa dreiviertel Stunden lang ihre Stellung als Fühlunghalter vor »Königsberg« nicht geändert hatte, warf ich das Schiff unter Benutzung eines besonders unsichtigen Augenblicks auf Gegenkurs und steuerte auf diesem etwa zehn Minuten lang mit äußerster Kraft laufend, drehte dann allmählich auf südlichen Kurs ab. »Astraea«, die ihren Kurs beibehielt, kam sehr rasch aus Sicht, dafür tauchte nach kurzem Abdampfen auf Südkurs zwei Strich voraus an Steuerbord von »Königsberg« der dunkle Rumpf des Flaggschiffes »Hyacinth« in einem Abstand von etwa 1000 m auf. »Hyacinth« wurde deutlich erkannt, für etwa zwei Minuten wurde seine Steuerbordpositionslaterne sichtbar, die dann wieder abgestellt wurde. Der englische Kreuzer lag quer zur »Königsberg« mit nördlichem Kurse, anscheinend langsame Fahrt laufend. Ich drehte nach Backbord ab und passierte ihn auf etwa 600 m. Kurz nach dem Passieren ging »Hyacinth« mit hoher Fahrt an, was aus der starken Rauchentwicklung und dem schnellen Aufdrehen des Schiffes hinter »Königsberg« her geschlossen wurde[1]). »Königsberg« passierte das englische Flaggschiff auf Gegenkurs mit einer Geschwindigkeit von 22,5 Seemeilen, so daß bereits nach einer halben Stunde »Hyacinth«, der vergeblich hinter »Königsberg« Fühlung zu halten suchte, achteraus aus Sicht kam. Ich

[1]) Daß die Absicht bestand, Fühlung an „Königsberg" zu nehmen, gibt Corbett in Naval Operations, Vol. I, Seite 152 zu, indem er sagt: „»Hyacinth« war in gleicher Weise wie »Pegasus« infolge Mangels an Geschwindigkeit nicht imstande, Fühlung zu halten."

setzte zunächst den südlichen Kurs noch etwa eine Stunde lang fort, bis die Nordspitze der Insel Mafia querab war, drehte dann auf östlichen Kurs, den ich bis zum 1. August, 6 Uhr vormittags, weiter verfolgte unter Verringerung der Fahrt auf 12 Seemeilen, welche die für »Königsberg« bei längerer Dauerfahrt wirtschaftlichste Geschwindigkeit war; ich drehte dann auf Nordkurs zur Fahrt nach dem in Aussicht genommenen Operationsgebiet am Eingang zum Golf von Aden.

„Nach dem Aussichtkommen des englischen Flaggschiffes ließ ich durch Funkspruch an den Gouverneur von Deutsch-Ostafrika und den Kommandanten der »Möwe« das Zusammentreffen mit den englischen Kreuzern mitteilen, um sie vor einem Überfall auf Häfen und Schiffe zu warnen.

„Die Anwesenheit der drei englischen Kreuzer fünf Tage vor der Kriegserklärung Englands in unmittelbarer Nähe des deutschen Hafens Daressalam unter Verhältnissen und Bewegungen, die eine kriegerische Absicht nicht verkennen ließen, ist ein wesentlicher Beweis dafür, daß England schon in den letzten Julitagen fest zur Beteiligung am Kriege entschlossen war. Die Aufgabe des Kap-Geschwaders war zweifellos, die »Königsberg« zu beobachten und ihre Bewegungen zu überwachen, sie zu überfallen und zu vernichten, ehe sie dem englischen Handel Schaden zufügen konnte."

Infolge der Ungewißheit des Zieles der Fahrt von „Königsberg" hielt Admiral King-Hall es nach Empfang des „Warning Telegram" vom 29. Juli[1]) für geboten, mit „Hyacinth" nach Kapstadt zurückzukehren, „Astraea" und „Pegasus" beließ er an der deutsch-ostafrikanischen Küste. Während „Königsberg" den Marsch nach Norden fortsetzte, suchten die beiden englischen Schiffe, in der Annahme, der deutsche Kreuzer habe einen geschützten Liegeplatz in dem buchtenreichen Küstengebiet südlich von Daressalam eingenommen, um dort die weitere Entwicklung abzuwarten, die Buchten des südlichen Teils der deutsch-ostafrikanischen Küste ab; *in einige der von See her nicht einzusehenden Buchten entsandten sie ihre Dampf- und Motorboote.* Hierzu äußert sich Fregattenkapitän Looff in seinem Bericht folgendermaßen:

„Diese Handlung muß unbedingt als ein kriegerischer Akt von britischer Seite *vor* der Kriegserklärung Englands angesehen werden, wenn man das Verhalten der Kreuzer am Abend des 31. Juli noch als eine allerdings höchst eigenartige schulmäßige Friedensübung des englischen Kap-Geschwaders darstellen wollte.

„Das Eindringen der Schiffe in deutsches Hoheitsgebiet und das Absuchen der Küstengewässer des Schutzgebietes mit Booten nach der »Königs-

[1]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 53.

berg« stellte sich unbedingt als ein Bruch des Friedens dar, der als erster feindlicher Akt auf der Ostafrikanischen Station festgelegt werden muß. Wenn von englischer Seite dagegen später behauptet wurde, daß der Friedensbruch und eine Verletzung der Kongo-Akte zuerst auf deutscher Seite begangen sei, indem die Funkenstation Daressalam nach der Kriegserklärung mit »Königsberg« noch Signale austauschte, so muß dem gegenüber gehalten werden, daß die Verpflichtungen der Kongo-Akte erst mit der Bekanntgabe der Kriegserklärung in Deutsch-Ostafrika und auf »Königsberg« in Geltung traten. Dies war am 5. August 10 Uhr abends der Fall; nach diesem Zeitpunkt hatte »Königsberg« infolge der zu großen Entfernung von Deutsch-Ostafrika keine Verbindung mehr mit der Funkenstation Daressalam. Ferner sieht Artikel 11 der Kongo-Akte vom 26. Februar 1885 am Schluß vor, daß die kriegführenden Teile darauf Verzicht zu leisten haben, ihre Feindseligkeiten auf die durch die Kongo-Akte neutralisierten Gebiete auszudehnen oder diese als Basis für kriegerische Operationen zu benutzen. Keine der beiden Bedingungen sind von deutscher Seite vor den feindlichen Handlungen der englischen Kreuzer verletzt worden. Feindseligkeiten sind Handlungen der Streitkräfte zu Wasser, zu Lande und in der Luft, die gegen die feindlichen Streitkräfte und den Territorialbesitz des Gegners gerichtet sind. Die ersten Feindseligkeiten sind somit das unberechtigte Absuchen der Hoheitsgewässer, die zum Territorialbesitz Deutsch-Ostafrikas gehörten, gewesen. Daß das Schutzgebiet von deutscher Seite als Basis für kriegerische Operationen zur See vor dem ersten feindlichen Akt der englischen Kreuzer benutzt worden wäre, kann ebenfalls nicht behauptet werden, denn »Königsberg« hatte auch gerade mit Rücksicht auf diese Bestimmungen der Kongo-Akte bereits vor der ersten Kriegserklärung die deutschen Hoheitsgewässer verlassen, ohne weiterhin mit der Möglichkeit der Rückkehr nach Deutsch-Ostafrika als Basis ihrer Operationen im Indischen Ozean zu rechnen.

„Die diplomatischen Verhandlungen, die im Jahre 1914 noch die Einstellung der bereits begonnenen Feindseligkeiten im Kongo-Becken zum Ziele hatten, begannen wie bekannt erst am 7. August mit einem Telegramm der belgischen Regierung an ihre Gesandten in Paris und London, in dem sie dem dringenden Wunsch Ausdruck gab, daß der Krieg nicht auf Zentral-Afrika ausgedehnt werde. Die Verhandlungen scheiterten an dem glatten Nein Englands am 17. August 1914."

Die englischen Kreuzer „Astraea" und „Pegasus" kreuzten in den ersten Augusttagen häufig vor der Bucht von Daressalam, in dessen Hafen sie den für die Verwendung als Hilfskreuzer in Betracht kommenden Dampfer „Tabora" wußten. Am 8. August morgens beschoß „Astraea"

erfolglos die Funkenstation von Daressalam mit acht Schuß. Der englische Kreuzer stellte das Feuer ein, als auf Befehl der Landbehörde auf der Signalstation die weiße Flagge gesetzt wurde, um anzuzeigen, daß Daressalam eine offene, unverteidigte Stadt sei. Die Funkenstation wurde durch Sprengung des eisernen Mastes der Sicht von See her entzogen. Ein englisches Parlamentärboot lief in den Hafen ein und beschlagnahmte nach Verhandlungen mit dem stellvertretenden Gouverneur im Auftrage des Ältesten britischen Seeoffiziers, des Kapitäns Sykes von der „Astraea", sämtliche im Hafengebiet befindlichen Schiffe. Diese blieben im Hafen liegen, zumal da die Engländer den Eindruck erhielten, daß die Sperrung der Einfahrt durch das Dock das Inseegehen größerer Schiffe, somit auch des als Hilfskreuzer geeigneten Dampfers „Tabora", unmöglich machte. Die Stadt sollte weiterhin als unbefestigter Platz behandelt werden, sofern kein Versuch gemacht würde, die beschlagnahmten Schiffe in See gehen zu lassen oder ihre Kohlenbestände zu vermindern. Der in Tanga liegende Dampfer „Markgraf", der Tender „Helmuth" sowie der in Lindi eingelaufene Dampfer „Präsident" wurden gleichfalls mit Beschlag belegt; „Helmuth" und ein Teil der Leichter wurde von „Pegasus" Anfang September aus dem Hafen von Tanga fortgeschleppt. Eine ähnliche Vereinbarung mit den Engländern wie in Daressalam wurde auch in Tanga getroffen. An diese von der Zivilbehörde getroffenen Verabredungen konnten sich, wie sich die Lage späterhin entwickelte, die militärischen Befehlshaber nicht gebunden erachten[1]).

Im Laufe des Monats August (23.) fand dann nur noch eine Beschießung von Bagamojo, der Kabel-Endstation, durch „Pegasus" statt, wobei das Bezirksamt, das Zollamt und einige andere Häuser beschädigt wurden. Eine zufällig auf dem Durchmarsch durch Bagamojo befindliche Kompagnie der Schutztruppe unter Führung des Hauptmanns v. Chappius verhinderte die Landung bewaffneter englischer Marinemannschaften, die Befehl hatten, die Kabel-Endstation des Kabels Bagamojo—Sansibar zu zerstören, worauf der Kreuzer das Feuer eröffnete.

Der Marsch der „Königsberg" nach Norden verlief nach dem Abschütteln der Fühlung suchenden englischen Kreuzer am 31. Juli abends bei günstigem Wetter ohne Zwischenfall. Am 5. August 10 Uhr abends wurde die Nachricht von der Kriegserklärung Englands von der Funken-

[1]) So wurden z. B. später die Kohlen des „Markgraf" von Korvettenkapitän a. D. Schoenfeld entlöscht und in Prähmen sowie an Land geborgen, um für die Seestreitkräfte Verwendung finden zu können.

station Daressalam mit dem verabredeten Stichwort richtig empfangen. Auf der Fahrt suchte der Kreuzer täglich mehrere Male, insbesondere nachts, funkentelegraphische Verbindung mit deutschen Dampfern, um ihnen die Nachricht von der drohenden Kriegsgefahr und dem Ausbruch des Krieges zu übermitteln und sie vor dem Anlaufen von Häfen der Alliierten zu warnen. Vor allem lag dem Kommandanten daran, baldigst mit dem Norddeutschen Lloyddampfer „Zieten" (8021 Br. R. T.; 14,5 Seemeilen) und dem Dampfer „Reichenfels" (4679 Br. R. T.; 11 Seemeilen) der Deutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Hansa" in Verkehr zu treten. Der Reichspostdampfer „Zieten", Kapitän v. Senden, der außer wertvoller Ladung den 98 Köpfe starken, von der Südsee heimkehrenden Ablösungstransport des Vermessungsschiffes „Planet", Führer Oberleutnant z. See Brocks, an Bord hatte, erhielt die ersten Warnungssignale der „Königsberg", als er Sokotra passierte, um in den Golf von Aden einzusteuern. Er hatte den Treffpunkt in der Nähe des Kap Guardafui, den ihm Fregattenkapitän Looff später durch Funkspruch angab, bereits passiert und lief daher mit östlichem Kurs zurück, zur Beunruhigung der an Bord befindlichen englischen Passagiere, die sich bereits in britischem Schutze wähnten. Mit dem Dampfer „Reichenfels", Kapitän D. Kühlken, der sich, mit 5000—6000 Tonnen Kohlen auf der Fahrt von Aden nach Colombo, in Funkspruchreichweite von „Königsberg" befand, gelang es trotz aller Bemühungen nicht, die Verbindung herzustellen; die Bedienung der Funkentelegraphie auf diesem Schiffe muß völlig versagt haben. Infolge dieses Versagers wurde es bei der Ankunft in Colombo eine Beute der Engländer, und die wertvolle Kohlenladung, die die „Königsberg" für lange Zeit jeder Sorge um die Kohlenergänzung enthoben und ihr in ihren Operationen volle Bewegungsfreiheit gewährt hätte, ging für den deutschen Kreuzer höchst bedauerlicherweise verloren.

Auf die Anrufe der „Königsberg" meldete sich außerdem eine Anzahl deutscher Schiffsstationen, in vielen Fällen jedoch mit so geringer Lautstärke, daß außer dem „Verstanden"-Zeichen nur wenig aufgenommen werden konnte.

Mit dem Passieren des Kap Guardafui am 6. August 12 Uhr mittags trat „Königsberg" in das für die ersten Kreuzerkriegsoperationen in Aussicht genommene Seegebiet ein. Ihre Lage war von vornherein keine günstige. Ihr Kohlenvorrat war durch den langen Anmarsch bereits von 830 auf 200 Tonnen heruntergebrannt, wobei allein auf das Manöver zum Abschütteln der englischen Kreuzer am 31. Juli 120 Tonnen entfielen. Bei der Fahrt nach Norden hatte sich der Kohlenverbrauch bei wirtschaftlichster Fahrt als beträchtlich größer herausgestellt, als die zum großen Teil auf

theoretischen Berechnungen beruhenden Verbrauchstabellen es hatten erwarten lassen. Die dem Operationsplan zugrunde gelegten Angaben über den Aktionsradius waren somit zu günstig angenommen; der Aktionsradius des Kreuzers war geringer, als die Friedensberechnungen ergeben hatten. Dazu kam, daß die Maschinenanlage der „Königsberg" vor dem Beginn kriegerischer Operationen einer Überholung dringend bedurft hätte, die bei der beschleunigten Abfahrt sich naturgemäß nicht hatte ausführen lassen.

Beim Ansteuern des für „Zieten" festgesetzten Treffpunktes am 6. August wurde der Dampfer „Goldenfels" (7438 Br. R. T.; 11 Seemeilen) der Deutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Hansa" mit westlichem Kurs angetroffen, der noch über eine größere Menge von Bunkerkohlen, allerdings indischer Herkunft und daher schlechter Qualität, verfügte, so daß „Königsberg" mit ihren Wasserrohrkesseln von ihm eine wesentliche Hilfe in bezug auf die Kohlenversorgung nicht erwarten konnte. Der Führer der „Goldenfels", Kapitän P. Diedrichsen, erhielt infolgedessen Befehl, den Kreuzer auf einem geschützten Ankerplatz bei den Churja Murja-Inseln (Khorya Morya-Inseln) an der arabischen Südostküste zu erwarten, wo über seine weitere Verwendung Entscheidung getroffen werden sollte.

Fast gleichzeitig mit dem „Hansa"-Dampfer war der Lloyddampfer „Zieten" in Sicht gekommen, der nach der Entlassung der „Goldenfels" bei „Königsberg" stoppte. Da er nur noch für vier Tage Kohlen an Bord hatte — er hatte Heizmaterial für die weitere Heimfahrt in Aden bestellt —, so mußte nicht nur die Absicht, ihn als Begleitdampfer der „Königsberg" zu verwenden, fallen gelassen werden, es ergab sich vielmehr die Notwendigkeit, Kohlen für ihn zu beschaffen, um ihn nach einem sicher zu erreichenden neutralen Hafen zu entlassen. Zudem erforderte die Verpflegung der auf „Zieten" eingeschifften großen Anzahl meist englisch-australischer Passagiere Proviant- und Wasservorräte von einem Umfang, wie sie für längere Zeit weder dem Dampfer selbst noch „Königsberg" und „Goldenfels" zur Verfügung standen. Am 6. August um 5 Uhr nachmittags wurde „Zieten" nach Besprechung des Kommandanten mit dem Führer des „Planet"-Transportes, Oberleutnant z. See Brocks, nach Bender Burum, einem kleinen Hafen an der Südküste Arabiens, entlassen, wo er die Ankunft des Kreuzers erwarten sollte.

Nach Aussichtkommen des „Zieten" setzte „Königsberg", die zur Verschleierung ihrer Absichten zunächst einen südöstlichen Kurs gesteuert hatte, die Fahrt in den Golf von Aden fort, um auf den hier eng zusammenlaufenden Handelsstraßen Kreuzerkrieg zu führen, sofern die britische

Schiffahrt noch nicht vor deutschen Kreuzern gewarnt und daher eingestellt war. Die Lage des Kreuzers war schon bei Beginn seiner Operationen nicht sehr günstig, denn der geringe Kohlenbestand konnte sich beim Zusammentreffen mit den ersten feindlichen Kreuzern in dem eng begrenzten Seegebiet als verhängnisvoll erweisen. Anderseits glaubte der Kommandant annehmen zu dürfen, daß die feindliche Handelsschiffahrt in der unmittelbaren Nähe des englischen Stützpunktes Aden am wenigsten mit dem Auftauchen deutscher Kreuzer rechnen und sich daher sorglos verhalten würde. Diese Annahme erwies sich als nicht zutreffend; vielmehr schien die reichliche Verwendung der Funkentelegraphie seitens der „Königsberg" die englischen Hafenbehörden von Aden und Perim gewarnt zu haben; die britische Schiffahrt nach Osten war unverzüglich angehalten worden, während den von Osten kommenden Dampfern Warnungssignale entgegengesandt wurden, die ihnen empfahlen, sich außerhalb der üblichen Handelsstraßen zu halten.

Am 6. August gegen 9 Uhr abends wurden von „Königsberg" am östlichen Horizont die Lichter von zwei Dampfern gesichtet, die die Bucht von Aden ansteuerten. Das erste Schiff, das durch Morseanruf mit der Topplaterne in englischer Sprache zum Stoppen und zur Angabe seines Namens aufgefordert wurde, erwies sich als ein großer japanischer Passagierdampfer der Nippon Yusen Kaisha. Da seine Angaben zutrafen, wie durch Beleuchten der Schornsteinabzeichen und des Hecks mit dem Scheinwerfer festgestellt wurde, erhielt er die Erlaubnis zur Fortsetzung der Fahrt. Die Gegenfrage des Dampfers „What ship?" wurde nach Abblenden des Scheinwerfers mit einigen unverständlichen Morsezeichen beantwortet, um die Anwesenheit der „Königsberg" nicht vorzeitig zu verraten. Aus dem gleichen Grunde unterblieb die Untersuchung des stark mit Passagieren besetzten Dampfers durch ein Prisenkommando, zumal da der Kommandant es aus militärpolitischen Gründen für richtig hielt, den Handel der zur Zeit noch neutralen Japaner wie den der Neutralen überhaupt möglichst unbehelligt zu lassen.

Mit hoher Fahrt wurde danach der zweite Dampfer angesteuert, der auf die Aufforderung von „Königsberg" in der sicheren Überzeugung, einen englischen Kreuzer vor sich zu haben, sofort stoppte und seinen Namen „City of Winchester" mitteilte. Das 6601 Tonnen fassende Schiff, das zur Hall Line gehörte, hatte mit einer kostbaren, in der Hauptsache aus Tee bestehenden Ladung[1]) im Werte von 5,1 Millionen Mark auf der Heimreise von Calcutta am 30. Juli Colombo verlassen und erst am

[1]) Siehe Seite 18.

6. nachmittags die Kriegsnachricht und die funkentelegraphische Warnung vor deutschen Kreuzern erhalten. Es zeichnete sich durch die auffallende Bauart seines Hecks — spitz zulaufendes Kreuzerheck — aus, so daß Fregattenkapitän Looff annahm, es sei für die Verwendung als Hilfskreuzer bestimmt. „City of Winchester" erhielt nach ihrer Aufbringung durch ein Prisenkommando Anweisung, zunächst der „Königsberg" zu folgen, während diese in den Nachtstunden mit langsamer Fahrt quer zu den Dampferstraßen patrouillierte, um auf weitere Beute zu fahnden. Bei Tagesanbruch steuerte „Königsberg" die arabische Südküste an und verfolgte diese, dicht unter Land fahrend, bei heißen, orkanartigen Böen bis zur Bucht von Bender Burum. Am 7. um 4 Uhr nachmittags wurde die Bucht erreicht, wo bereits „Zieten" zu Anker lag. Kurz nach „Königsberg" traf auch der auf der Heimfahrt nach Karachi befindliche Dampfer „Ostmark" (4400 Br. R. T.; 11,5 Seemeilen) der Hamburg-Amerika-Linie, Kapitän B. Peter, ein, den der Kreuzer am Morgen funkentelegraphisch dorthin bestellt hatte. Eine Besprechung mit den Führern der deutschen Dampfer über die Möglichkeit der Abgabe von Kohlen, Material und Proviant ergab ein keineswegs erfreuliches Resultat. Die Kohlensorge begann bereits die Bewegungen der „Königsberg", die nur noch 150 Tonnen Kohlen an Bord hatte, zu beeinflussen, ohne daß einer der Dampfer in der Lage gewesen wäre, sie auch nur zu mildern. Der Dampfer „Ostmark" wurde am 7. abends auf dringenden Wunsch des Kapitäns Peter nach dem italienischen Hafen Massaua im Roten Meer entlassen, nachdem er eine Anzahl Schamottesteine und eine geringe Menge Schamotteerde an den Kreuzer abgegeben hatte. Der Kapitän glaubte wegen des Zustandes der Maschinen die Fahrt gegen den Monsun nach Moçambique in Portugiesisch-Ostafrika nicht mehr wagen zu dürfen, auch reichte der Kohlenvorrat der „Ostmark" nicht für eine solche Fahrt. Der Dampfer passierte am Abend des 9. August die Straße von Perim und erreichte sein Ziel am 11. früh.

„Zieten" bedurfte sogar einer Auffüllung seiner Kohlenvorräte aus der englischen Prise, die bei den Churja Murja-Inseln erfolgen sollte. Dorthin ging er, nachdem „Königsberg" den auf ihm eingeschifften Ablösungstransport des „Planet" bis auf ein Wachtkommando von etwa 20 Köpfen an Bord genommen hatte, die auf die Bitte des Schiffsführers wegen der großen Zahl britischer Passagiere auf „Zieten" verblieben, am 7. abends mit der Prise „City of Winchester" in See, um nach zweitägiger Fahrt bei Hallanija, der größten Insel der Gruppe, in einer geschützten Bucht zu ankern. Hier nahm „Zieten" von der Prise 300—400 Tonnen Kohlen und Proviant und trat am 11. morgens

nach Anbordnahme des größten Teils der Offiziere und der europäischen Besatzung der „City of Winchester" die Fahrt nach Moçambique an, das er Ende August ohne Zwischenfall erreichte[1]).

Inzwischen suchte „Königsberg", die am 7. August gleichzeitig mit „Ostmark" und „Zieten" Anker gelichtet hatte, trotz ihres geringen Kohlenvorrates nochmals auf den Dampferfahrstraßen nach feindlichen Handelsschiffen, ohne daß sie irgendein Fahrzeug antraf. Sie nahm daher ebenfalls Kurs nach den Churja Murja-Inseln, wo sie am 10. hinter der Insel Soda bei dem schon vorher dort eingetroffenen Dampfer „Goldenfels" zu Anker ging. Dieses Schiff hatte eine hauptsächlich aus Kopra bestehende Ladung an Bord, die im Notfall als Heizmaterial für die Kessel verwandt werden konnte. Sein Vorrat an Bunkerkohlen war ausreichend für die Fahrt nach den niederländisch-indischen Häfen; bei Ausnutzung der Kopraladung ergab sich sogar ein Überschuß an Heizmaterial. Diesen gab „Goldenfels" an „Königsberg" ab, die nur noch 80 Tonnen Kohlen an Bord hatte. Nach Beendigung der Kohlenübernahme ging der Kreuzer nach der etwa 50 Seemeilen entfernten Insel Hallanija in See, wo „Zieten" noch längsseits der englischen Prise seine Vorräte ergänzte. Auf ein verabredetes Signal des Dampfers „Goldenfels", der das Sichten eines feindlichen Kriegsschiffes meldete, kehrte „Königsberg" nochmals beschleunigt nach Soda zurück, wo die Nachricht als unzutreffend festgestellt wurde — die Beobachter hatten sich durch eine am Horizont passierende, inzwischen aus Sicht gekommene Rauchwolke täuschen lassen. Die beschleunigte Fahrt bei heftigem Gegenwind verminderte den knappen Kohlenvorrat wiederum erheblich. Am 11. August nachmittags traf „Königsberg" erneut bei Hallanija ein und ging dort längsseit der „City of Winchester", um den Rest der in der Prise vorgefundenen — sehr schlechten — Kohlen, etwa 400 Tonnen, ferner Frischwasser und Proviant, vor allem Mehl und Tee, überzunehmen. „Zieten" war bereits am Morgen abgedampft. Am 12. vormittags wurde der Rest der Besatzung der Prise an Bord des Kreuzers eingeschifft und der Dampfer durch Öffnen der Ventile und einige Schuß aus den Geschützen der „Königsberg", die gleichzeitig zum Anschießen verwandt wurden, versenkt. Der Kreuzer brachte den Besatzungsrest der Prise auf den Dampfer „Goldenfels", der bis zum Eintreffen des Dampfers „Somali" am 14. bei Hallanija verankert und dann zur Fahrt nach Sabang auf Sumatra entlassen wurde; am 28. August traf

[1]) Der Kapitän und die Offiziere der „City of Winchester" betonten bei ihrer Ausschiffung, daß sie „von den Deutschen mit großer Höflichkeit und Achtung behandelt worden seien". (A. Hurd, The Merchant Navy, Vol. I, Seite 149.)

er dort nach Aufbrauch seines gesamten Kohlenvorrates und Verbrennen von 2500 Sack Kopra ein[1]).

Am 12. August erzielte „Königsberg" die erste funkentelegraphische Verbindung mit dem in der Nacht vom 3./4. von Daressalam abgegangenen Begleitdampfer „Somali", der Anweisung erhielt, Hallanija anzusteuern. „Königsberg", die vom 12. an bei Soda infolge schweren Südweststurmes dauernd unter Dampf gelegen hatte, wodurch ein erheblicher Kohlenverbrauch bedingt wurde, lief auf die funkentelegraphische Meldung vom Eintreffen der „Somali" am 14. nachmittags nach Hallanija zurück, wo sie das Hilfsschiff vorfand. Dieses, ein alter Küstendampfer der Deutschen Ostafrika-Linie, hatte auf der Fahrt infolge des stürmischen Monsuns schwer gelitten, seine Steuerbord-Bordwand war erheblich beschädigt. Als „Königsberg" im Begriff war, zur Kohlenübernahme längsseit der „Somali" zu gehen, meldeten der Erste Offizier, Kapitänleutnant Koch, der Ausguckposten im Mars und der Signalmaat der Wache dem Kommandanten gleichzeitig das Aufblitzen von Scheinwerfern hinter der östlichen Huk der Insel. Zu demselben Zeitpunkt wurde funkentelegraphischer Verkehr von sehr großer Lautstärke beobachtet, der nur von einer feindlichen Station in unmittelbarer Nähe ausgehen konnte[2]). Weiter meldete der Funkenoffizier, Oberleutnant z. See Niemeyer, daß mehrere feindliche Schiffsstationen, die teilweise mit offenen Anrufen miteinander verkehrten, in den letzten Stunden sich „Königsberg" beträchtlich genähert haben müßten. Aus den Anrufen konnte entnommen werden, daß außer den Kreuzern des Ostindischen Geschwaders auch solche der Mittelmeerflotte im Golf von Aden ständen. Zeitweise wurden 13 Stationen gezählt. Daß von den Engländern umfangreiche Maßnahmen zur Verfolgung der „Königsberg" getroffen waren, nachdem ihr Erscheinen im Golf von Aden durch das Anhalten des japanischen Dampfers am 6. August und das Ausbleiben der „City of Winchester" abends bekannt geworden sein mußte, war mit Sicherheit anzunehmen.

In der Tat hatte Kontreadmiral Peirse am 6. August mit seinem Flaggschiff „Swiftsure" den Schutz der Handelsstraße Colombo—Aden übernommen und war auf ihr nach Westen in See gegangen. „Dartmouth", die ursprünglich nach Sansibar hatte gehen sollen, hatte am 8. August Bombay in der Richtung auf Aden verlassen, um sich mit dem Flaggschiff zu vereinigen. Am 9. war Admiral Peirse angewiesen worden,

[1]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 161.

[2]) Die englisch-ostindischen Seestreitkräfte benutzten bei ihren Operationen nach Corbett, Naval Operations, Vol. I, einen Treffpunkt südlich der Khorya Morya-Inseln.

mit beiden Schiffen nach Bombay zurückzukehren, um den Transport einer indischen Division, die für Ägypten bestimmt war, zu sichern. Zu dem gleichen Zweck waren die Panzerkreuzer „Black Prince" und „Duke of Edinburgh" und der Kleine Kreuzer „Chatham" der Mittelmeerflotte nach Aden geleitet. Als der Abtransport der indischen Truppen sich bis Ende August verzögerte, wandte Admiral Peirse seine Aufmerksamkeit hauptsächlich der Sicherung der Straße Bombay—Aden zu, die südlich der Churja Murja-Inseln vorbeiführt.

Das Sichten der Scheinwerfer in Verbindung mit der Beobachtung des funkentelegraphischen Verkehrs veranlaßte Fregattenkapitän Looff, am 14. August abends seinen Liegeplatz hinter der Insel Hallanija unverzüglich zu räumen und mit „Somali" in See zu gehen. Da er bei dem dauernd mit Stärke 7—8 wehenden Monsun und der dadurch verursachten schweren See eine Handelskriegstätigkeit im Golf von Aden — die Untersuchung von Handelsschiffen, die Umschiffung ihrer Besatzungen usw. — für ausgeschlossen hielt, so beschloß er, das Operationsgebiet am Eingang des Roten Meeres zu räumen. Er gab daher dem Begleitdampfer einen Treffpunkt südlich des Monsungebietes, wo er hoffte, aus ihm auf offener See kohlen zu können, um danach die südafrikanischen Gewässer aufzusuchen. Dieser Plan scheiterte jedoch an dem starken Kohlenverbrauch und der Unmöglichkeit für „Königsberg" und „Somali", bei dem schweren Seegang aus Südwest den Treffpunkt zu erreichen. Am Tage nach dem Verlassen von Hallanija meldete nämlich der Leitende Ingenieur, Marine-Oberingenieur Schilling, dem Kommandanten, daß infolge der sehr schlechten Beschaffenheit der von „City of Winchester" genommenen Kohle der Verbrauch an Heizmaterial dem bei einer Fahrt von 18—20 Seemeilen zu erwartenden entspräche. Dabei machte der Kreuzer gegen den Monsun nur etwa 7 Seemeilen Fahrt über den Grund, während „Somali" meldete, sie käme nur 2—3 Seemeilen in der Stunde vorwärts. Da zudem zu befürchten war, daß der alte Dampfer „Somali" bei der Fahrt gegen den Monsun leck springen und verloren gehen könnte, wodurch „Königsberg" mit ihrem geringen Vorrat an schlechter Kohle in eine überaus kritische Lage gekommen wäre, so entschloß sich Fregattenkapitän Looff in Ras Hafun-Nordhafen an der afrikanischen Küste, etwa 50 Seemeilen südlich von Kap Guardafui, aus „Somali" seinen Kohlenvorrat zu ergänzen. Während er den Dampfer anwies, den Hafen unmittelbar anzusteuern, suchte er mit dem Kreuzer, Zickzack-Kurse steuernd, nochmals die in den Golf von Aden führenden Dampferstraßen ab, ohne indessen ein Fahrzeug zu sichten. Allem Anschein nach war der Handelsverkehr auf die erste Nachricht von dem Erscheinen der „Königsberg" eingestellt. Bei Annäherung an

die Insel Sokotra flaute unter dem Schutz der Insel der Monsun rasch ab, die See wurde ruhiger. Der Kommandant berichtet über die Fahrt wie folgt: „Am Abend des 17. August beobachteten wir dort eine eigenartige Erscheinung. »Königsberg« fuhr plötzlich in eine Nebelbank hinein, die nur 2—3 m hoch über der See lag und die ganze Meeresoberfläche wie eine Schneefläche erscheinen ließ; über ihr zogen in Höhe bis zu 20 m einzelne Nebelschwaden, die gespensterhaft an den Schiffsseiten entlang glitten. Nach dem dauernden Heulen und Pfeifen des Windes in der Takelage während der letzten Wochen wirkte die plötzliche Ruhe in der Atmosphäre eigenartig auf die angestrengten Nerven der wachhabenden Besatzung. Starkes Meerleuchten zeigte sich in den neben dem scharfen Bug des Schiffes aufspritzenden Wellen und in den am Schiff entlang gleitenden Wasserfäden, Scharen von Seevögeln umflatterten plötzlich das Schiff, ließen sich auch wohl auf der Takelage nieder. »Königsberg« passierte anscheinend in Lee von Sokotra eine von Süden nach Norden laufende kalte Meeresströmung. Die Ruhe war nur von kurzer Dauer, bald setzte der Monsun in voller Stärke wieder ein, hoch auflaufende See bäumte sich gegen das Schiff."

Zeitweise blieben die befohlenen Funkenmeldungen der „Somali" aus, deren Funkentakelage durch das schwere Stampfen des Schiffes öfters beschädigt wurde. Das Wetter wurde noch stürmischer als in den Tagen vorher, daher steuerte Fregattenkapitän Looff nunmehr den Nordhafen von Ras Hafun an, in dessen innerem Teil der Kreuzer am 19. August auf felsigem Grunde ankerte. In seinen Bunkern befanden sich nach dem Ankern noch 70 Tonnen Kohlen, die bei sparsamstem Verbrauch für 14 Tage Hafenbetrieb — Wassererzeugung, Licht und Funkentelegraphie — ausreichten. Die Lebensdauer des Kreuzers hing somit von dem rechtzeitigen Eintreffen des Begleitdampfers „Somali" ab, da nicht damit zu rechnen war, daß andere Schiffe sich in die verlassene Gegend verirren würden. Die Lage der „Königsberg" war auch sonst nicht beneidenswert, denn es stand eine lange Ozeandünung in die Bucht hinein, glühend heiße Sandböen stürzten von den Bergen in fast ununterbrochener Reihenfolge auf das Schiff herab, seine Decks und Räume mit einer Sandschicht überziehend. Ein zur Erkundung der Wasserverhältnisse unter Leitung des Ersten Offiziers, Kapitänleutnants Koch, mit Leutnant z. See Wenig als Bootsoffizier an Land geschickter Kutter kenterte beim Landen, da der Heckanker, mit dem das Boot an den Strand herangefiert werden sollte, auf dem steinigen Boden nicht hielt. Der Kutter kehrte nach mühevoller Bergungsarbeit mit der Besatzung an Bord zurück, die Erkundung an Land hatte eine völlig wasserlose Gegend ergeben.

Als am 21. August „Somali" bei Ras Hafun eintraf, konnte „Königsberg" endlich ihre Kohlenvorräte wieder bis zur Grenze der Seefähigkeit des Schiffes, auf 850 Tonnen, auffüllen, ihren Proviant ergänzen und die letzte Heimatspost in Empfang nehmen.

Die Kohlenübernahme aus den Dampfern „Goldenfels", „City of Winchester" und „Somali" hinter den Inseln Soda und Hallanija sowie bei Ras Hafun fand bei stürmischem Südwestmonsun mit orkanartigen, heißen Sandböen statt und verlangte von der Besatzung eine ganz außerordentliche Arbeitsleistung, der sie unter der umsichtigen Leitung des Ersten Offiziers, Kapitänleutnants Koch, in vorzüglicher Weise gerecht wurde. Trotz des schweren Arbeitens der längsseit aneinander festgemachten Schiffe kam kein Unglücksfall vor und wurden die normalen Friedensleistungen jedesmal übertroffen.

Am 23. August verließ „Königsberg" das Operationsgebiet im nördlichen Indischen Ozean, um in den Gewässern von Madagaskar den französischen Handel zu stören und dadurch gleichzeitig die an der Küste von Deutsch-Ostafrika kreuzenden englischen Streitkräfte nach dem südlichen Teil des Indischen Ozeans abzuziehen. Nach dem Auslaufen aus Ras Hafun-Nordhafen steuerte sie zunächst ostsüdöstlichen Kurs, um frei von der Küste und außerhalb der Dampferfahrstraßen zu gelangen, damit der Wechsel des Operationsgebietes zunächst verborgen blieb. „Somali" erhielt als Treffpunkt die Insel Aldabra nordwestlich von Madagaskar angewiesen, wohin sie nach Überholung von Schiff und Maschinen in See ging. Während der Fahrt der „Königsberg" nach Süden flaute der Monsun allmählich ab, ruhiges Wetter trat ein. Dennoch war der Zustand der See nie ein solcher, daß die ursprüngliche Absicht des Kommandanten, südlich des Monsungebietes auf hoher See aus „Somali" Kohlen zu nehmen, sich hätte verwirklichen lassen. Schiffe wurden beim Kreuzen der verschiedenen Handelsstraßen nicht angetroffen.

Auch bei den weiteren Operationen lastete die Sorge um die Bereitstellung einer hinreichenden Kohlenversorgung auf dem Kommandanten. Er war sich klar darüber, daß die Lebensfähigkeit des Kreuzers von dem Ergebnis des von ihm zu führenden Handelskrieges abhing, der allein die von ihm benötigten Kohlenmengen liefern konnte. Er berichtet darüber wie folgt: „Militärisch wäre es vielleicht richtiger gewesen, gleich weiter zu gehen und die Gewässer Südafrikas aufzusuchen, wo sicher Schiffsverkehr angetroffen worden wäre. Durch die Fahrt bis Madagaskar verbrauchte »Königsberg« aber schon wieder zwei Drittel ihres ganzen Kohlenbestandes; aus der alten »Somali« waren nur noch etwa 250 Tonnen Kohlen zu erwarten. Die Fahrt nach Südafrika hätte sämtliche Kohlen einschließlich

des Restbestandes aus »Somali« verschlungen. Gelang es bis dahin nicht, einen Kohlendampfer zu erbeuten, so war »Königsberg« wieder in derselben Lage wie bei Ras Hafun. Auch auf den Zustand der Maschinen mußte die größte Rücksicht genommen werden."

Am 30. August bei Tagesanbruch stand „Königsberg" vor Majunga, dem Haupthafen an der Westküste von Madagaskar. Die Ansteuerung konnte bei Nacht erfolgen, da alle Seezeichen in Betrieb waren. Um 5 Uhr morgens fuhr der Kreuzer mit gesetzten Toppflaggen in den inneren Hafen ein. Die Signalstation an Land heißte das Signal: „Englischer Kreuzer läuft ein", da sie augenscheinlich die deutsche und englische Kriegsflagge miteinander verwechselte. Der Hafen, in dem angeblich der Dampfer „Khalif" der Deutschen Ostafrika-Linie festgehalten liegen sollte, war ganz leer. Selbst die kleineren Fahrzeuge und Boote waren in den schwer zugänglichen Flußarmen versteckt. Das alte Fort von Majunga, das nach den dem Kommandanten vorliegenden Nachrichten dicht am Strande stehen sollte, war nicht auszumachen. Die Funkenstation stand mitten zwischen Landhäusern und dicht neben einem die Rote Kreuz-Flagge tragenden Gebäude. Von einer Beschießung des Funkenturmes sah Fregattenkapitän Looff daher ab, zumal da er für militärische Zwecke kaum in Frage kam. Ein längerer Aufenthalt im Hafen schien ihm nach allem zwecklos, denn auf die Lieferung von Kohlen glaubte er nicht rechnen zu können, da keinerlei Leichtermaterial im Hafen sichtbar war. „Königsberg" verließ daher den Hafen sofort wieder[1]).

Nach dem Auslaufen aus Majunga kreuzte sie auf den Haupthandelsstraßen nördlich von Madagaskar; insbesondere fahndete sie nach einem Postdampfer der „Messageries Maritimes", der in jenen Tagen auf der Fahrt von Mauritius nach Sansibar in der Gegend nördlich von Madagaskar fällig war. Der Dampfer war aber, wie später bekannt wurde, gewarnt worden und hatte seine Reise in dem französischen Stützpunkt Diégo-Suarez unterbrochen, wo er längere Zeit festgehalten wurde. Außer einigen dicht unter Land kreuzenden Daus wurde keinerlei Schiffsverkehr angetroffen.

Das Erscheinen der „Königsberg" in dem mit einer Funkenstation

[1]) In der Haupt-Zeitung von Madagaskar wurde einige Tage später behauptet, dem Kommandanten der „Königsberg" sei von dem französischen Hafenkommandanten bedeutet worden, wenn er die Stadt beschösse, würden für jeden zu Schaden gekommenen Franzosen fünf, für jeden Madagassen zwei der in seiner Gewalt befindlichen Deutschen geköpft werden. Auf diese Drohung und die Warnung, das französische „Geschwader" in Diégo-Suarez (es waren nur das alte Kanonenboot „Vaucluse" und zwei veraltete Torpedoboote auf der Station) werde die „Königsberg" vernichten, habe diese schleunigst die Flucht ergriffen. — Diese Darstellung ist vollständig erfunden.

versehenen Hafen von Majunga hatte die gesamte feindliche Schiffahrt um Madagaskar für einige Zeit festgelegt, dadurch aber auch den Kreuzer der Möglichkeit beraubt, erfolgreich Handelskrieg zu führen und seinen Kohlenvorrat aus einem aufgebrachten Handelsschiff zu ergänzen.

Am 1. September steuerte er daher bei Tagesanbruch die Aldabra-Insel an, wo er zur Kohlenauffüllung längsseit des inzwischen eingetroffenen Dampfers „Somali" ging. Das Längsseitgehen und die Kohlenübernahme vollzog sich unter den größten Schwierigkeiten, da „Somali" in der langen Dünung heftig rollte und bei dem stark böigen Wetter bis zu 4 Strich nach jeder Seite gierte. Nach Übernahme von etwa 200 Tonnen mußte das Kohlen abgebrochen werden, da infolge Kenterns des Stromes beide Schiffe sich quer zur Dünung legten und dabei so stark gegeneinander arbeiteten, daß die Spanten der „Somali" zu brechen begannen und auch auf „Königsberg" starke Beschädigungen des Schiffskörpers eintraten.

Der Kreuzer steuerte nunmehr mit westlichem Kurs auf die Küste von Deutsch-Ostafrika zu, um sich mit den letzten verfügbaren Kohlen in die Nähe des allein noch erreichbaren Rückzugsgebietes — Deutsch-Ostafrika — zu begeben, nachdem jede Hoffnung, feindliche Handelsschiffe aufzubringen, infolge der offenbar völligen Stillegung des Schiffsverkehrs geschwunden war. Über die Operationen des Gegners an der Küste war dem Kommandanten nichts Näheres bekannt, da seine letzten, von „Somali" überbrachten Nachrichten vom 6. August stammten. Nach den Beobachtungen des feindlichen Funkentelegraphieverkehrs mußte damit gerechnet werden, daß einzelne Kreuzer des Kap-Geschwaders noch vor der deutsch-ostafrikanischen Küste kreuzten. „Königsberg" selbst hatte während und nach der Fahrt von Madagaskar auf das peinlichste Funkentelegraphiestille gehalten, um ihren Aufenthalt nicht zu verraten.

Vor dem Verlassen der Aldabra-Insel hatte Fregattenkapitän Looff mit den mit den Küstenverhältnissen besonders vertrauten Offizieren, Kapitänleutnant Koch und Oberleutnant z. See d. R. Herm, dem Führer der „Somali", die Aussichten besprochen, für „Königsberg" einen von See her nicht einzusehenden, völlig geschützten und dem Feinde nach Möglichkeit nicht zugänglichen Liegeplatz zu finden. Denn wenn eine gründliche Überholung der Maschinen, die sich als dringend nötig erwies, vorgenommen werden sollte, so konnte das nur auf einem Liegeplatz geschehen, der einem unzugänglichen Versteck gleichkam und auf dem „Königsberg" durch navigatorische Hindernisse vor einer überraschenden Annäherung größerer feindlicher Schiffe geschützt war. Einen solchen Platz bot nach dem Urteil der beiden Offiziere allein und in idealer Weise das erst im Frühjahr 1914 von S. M. S. „Möwe" neu vermessene Mündungsdelta des Rufiji-Flusses,

in das außer dem Vermessungsschiff nur die Gouvernementsdampfer und einzelne Dampfer der Deutschen Ostafrika-Linie eingefahren waren. Das Mündungsdelta des Rufiji umfaßt sechs Arme, von denen nur zwei, die Sfimba-Uranga und die Kikunja[1])-Mündung, für größere Schiffe mit einem Tiefgang von höchstens 5 m bis zu einer Entfernung von etwa 15 Seemeilen von den der Mündung vorgelagerten Barren schiffbar sind. Diese Barren konnte „Königsberg" nur bei Springhochwasser passieren; sie boten somit dem Kreuzer einen guten natürlichen Schutz.

Die übrigen dem Schiff zugänglichen Liegeplätze an der Küste waren sämtlich von See her einzusehen. Von neutralen Häfen kamen infolge der Kohlenknappheit der „Königsberg" nur die portugiesischen Häfen Moçambique und Beira in Betracht; da aber ihr ganzer Kohlenhandel in englischen Händen lag, so war es keinesfalls wahrscheinlich, daß „Königsberg" dort schnell genug Kohlen und Proviant erhalten würde, um die Häfen vor dem Eintreffen überlegener britischer Blockadestreitkräfte verlassen zu können.

Aus allen diesen Gründen steuerte Fregattenkapitän Looff am 3. September die Insel Mafia von Süden her an und, als Springhochwasser das Passieren der vorgelagerten Barre gestattete, durch die Sfimba-Uranga-Mündung den Rufiji-Fluß stromaufwärts bis nach Sfalale, einer etwa 10 Seemeilen von der Mündung entfernten Forst- und Zollstation, wo das Schiff im Strom vermoort wurde.

4. Die Ausrüstung S. M. S. „Königsberg" im Rufiji und die Vernichtung des britischen Kreuzers „Pegasus" vor Sansibar.

Nach der durch die Kohlennot und die Notwendigkeit einer Überholung der Maschinen bedingten Rückkehr der „Königsberg" nach Deutsch-Ostafrika ging Fregattenkapitän Looff daran, die Rufiji-Mündung als Stützpunkt für „Königsberg" auszubauen. Von ihm aus sollte der Kreuzer Vorstöße in den Indischen Ozean ausführen, nach ihm sollte er seine Prisen einbringen, um sie zu verwerten; dort sollte den Maschinen und Kesseln die erforderliche Überholung zuteil werden. Vorbedingung für die Durchführung dieses Planes war strengste Geheimhaltung der Ankunft

[1]) Die Kikunja-Mündung war in den Karten mit erheblich geringeren Tiefen dargestellt, als es der Wirklichkeit entsprach. Die tatsächlichen Tiefen, die erst 1914 durch „Möwe" festgestellt waren, kannte der Gegner noch nicht. Die dritte der Nordmündungen, die Kiomboni-Mündung, war ebenso wie die nach Osten auslaufenden Südmündungen, die Mssala-, Kiassi-Mündung u. a., für größere Boote passierbar. Siehe Karte, Anlage 3.

des Kreuzers und Sicherung des Schiffes vor Überraschungen von See her durch Einrichtung eines Wachtdienstes an den Mündungen des Rufiji.

Mit der Leitung der Kohlen- und Materialversorgung der „Königsberg" wurde zunächst der Kommandant der „Möwe", Korvettenkapitän Zimmer, beauftragt, der, zu diesem Zweck vorübergehend von Kigoma herangezogen, über Daressalam in Eilmärschen nach Kissidju und von dort auf einer Dau am 12. September nach Ssalale auf „Königsberg" gelangte. Durch den Dampfleichter „Hedwig" und den Dampfer „Rovuma" ließ er 590 Tonnen Kohlen von Daressalam nach dem Rufiji schaffen, die dort am 13. September „Königsberg" erreichten. Trotz der Schwierigkeiten, die die Zivilbehörde in Daressalam der nochmaligen Ausrüstung der „Hedwig" und „Rovuma" mit Kohlen in der Befürchtung machte, diese könnte von den Engländern als Bruch der Abmachungen betreffend die Beschlagnahme der Dampfer im Hafen von Daressalam angesehen werden, gelang es, am 19. September den Dampfleichter „Hedwig" zum zweitenmal nach dem Rufiji in See gehen zu lassen. Aus dem bei Lindi liegenden Dampfer „Präsident" wurden durch eine Dau unter Führung des Leutnants z. See d. R. v. d. Heyde ebenfalls Kohlen nach dem Liegeplatz der „Königsberg" übergeführt. Allerdings wurde diese Kohlenzuführung später die erste Ursache der Entdeckung des Liegeplatzes der „Königsberg".

Mit dem Bezirksamtmann des Rufiji-Distrikts, Oberleutnant d. R. Häuser, der am Tage nach der Ankunft des Kreuzers im Rufiji mit dem Regierungsrat Dr. Fraenckel nach zehnstündiger Fahrt im Einbaum von Utete an Bord eintraf, und mit dem Vorsteher der Forststation Ssalale, Forstassistent Dankert, wurden die Maßnahmen zur Proviantergänzung getroffen.

Dank den umsichtigen und energischen Maßnahmen des Korvettenkapitäns Zimmer, der am 20. September die Fürsorge für die Kohlenzufuhr an den im Schutzgebiet als Pflanzer ansässigen Korvettenkapitän a. D. Schoenfeld abgab, war „Königsberg" am 18. September so weit mit Kohlen und Material ausgerüstet, daß sie einen erneuten Vorstoß in den Indischen Ozean unternehmen konnte.

Über die Vorbereitung und Ausführung des Angriffs auf den im Hafen von Sansibar verankerten britischen Kreuzer „Pegasus"[1]) berichtet Fregattenkapitän Looff wie folgt:

„Die Meldungen der Küstenbeobachtungsstationen hatten bestätigt, daß mindestens zwei englische Kreuzer an der Küste von Deutsch-Ostafrika operierten. Ein Drei Schornstein-Kreuzer war außerdem vom Süden des

[1]) Siehe Textskizze 4.

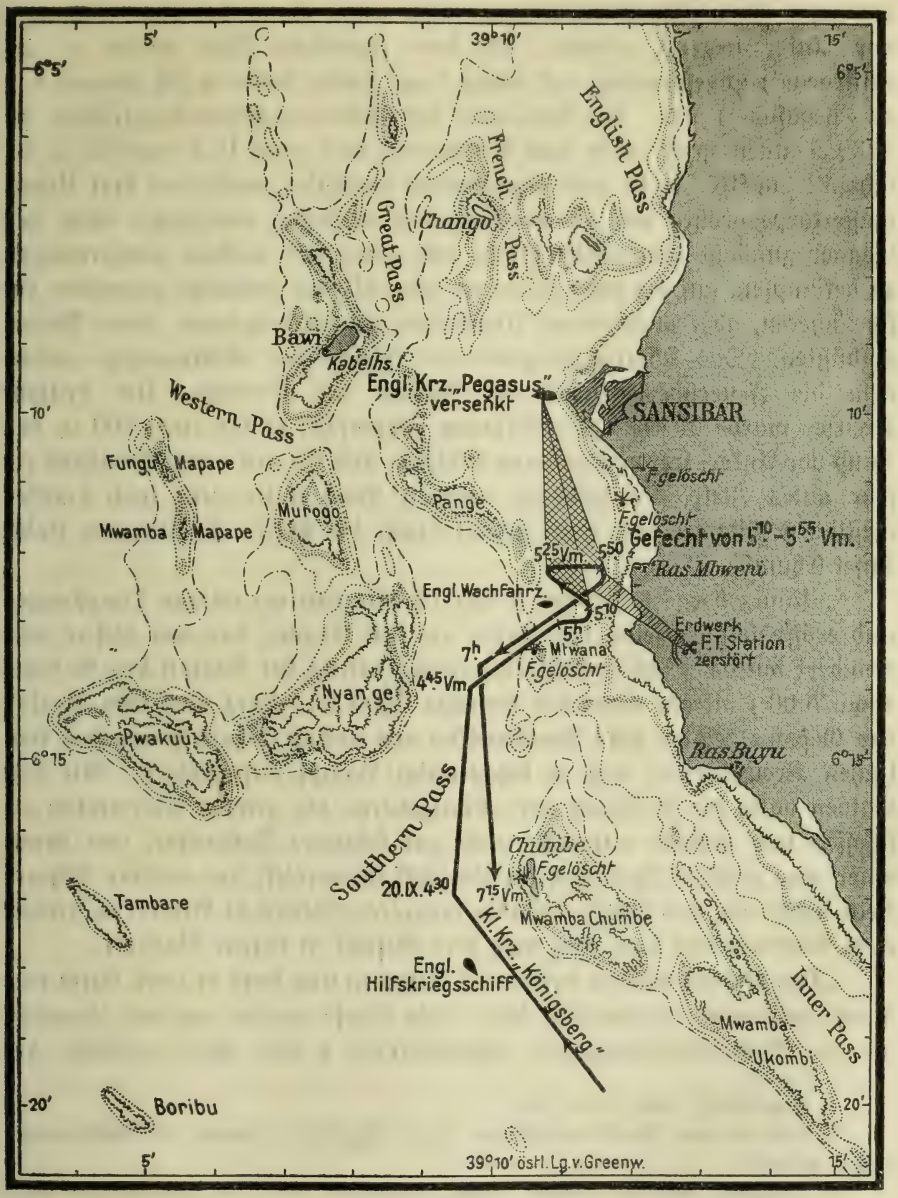
Schutzgebietes her gemeldet. Ein Zwei Schornstein-Kreuzer, in dem nach den Meldungen »Astraea« vermutet wurde, lag am 17. September am nördlichen Eingang zum Mafia-Kanal dicht unter Land zu Anker und dampfte am Sonnabend, den 19. September morgens, nach Sansibar ab, wie nach den Meldungen der Küstenbeobachtungsposten bei Ras Kanssi, südlich von Daressalam, und von Bagamojo einwandfrei festgestellt war. Da der Kreuzer schon etwa 14 Tage lang dauernd an der Küste gesichtet war, nahm ich an, daß er nun einige Tage, jedenfalls wohl über Sonntag, zum Kohlennehmen[1]) vor Sansibar liegen würde. Ich beschloß daher, diesen Kreuzer, der die Küstenstädte dauernd durch sein Erscheinen beunruhigt hatte, am Morgen des 20. September in Sansibar anzugreifen und zu vernichten. Gleichzeitig erhielt der in Daressalam liegende Dampfleichter »Hedwig« von Korvettenkapitän Zimmer den Befehl, in der Nacht vom 19. zum 20. nach dem Rufiji auszulaufen, um die letzten Kohlen nach dort zu überführen. Die Überführung ging glatt vonstatten.

„»Königsberg« verließ bei Springhochwasser am 19. September nachmittags die Rufiji-Mündung und steuerte während der Nacht abgeblendet Sansibar von Süden zwischen Chumbe-Insel und Nyange-Riff an. Der Führer der „Somali", Oberleutnant z. See d. R. Herm, der am 18. September zum militärischen Dienst eingezogen war, versah Lotsendienste. Sämtliche Leuchtfeuer, Leuchtbojen und Leitfeuer von Sansibar waren gelöscht. Vor der Südeinfahrt begegnete »Königsberg« einem armierten Hilfskriegsschiff, das die Annäherung der »Königsberg« aber nicht zu bemerken schien, obwohl die Schiffe einander auf etwa 600 m passierten. »Königsberg« ließ das Fahrzeug ruhig weiterfahren, da sonst zu befürchten war, daß die Annäherung des Schiffes dem englischen Kreuzer vor Sansibar vorzeitig bekannt werden würde. Bei der Ansteuerungstonne in der Südeinfahrt lag ein kleiner armierter Dampfer als Wachtfahrzeug, es war der von Tanga fortgeführte Tender der Deutschen Ostafrika-Linie, »Helmuth«.

„Obwohl die Einfahrt nach Sansibar sich durch viele unsichtbare Riffe und starken Strom bei Nacht außerordentlich schwierig gestaltete, gelang es »Königsberg« doch, bis zur Südeinfahrt von Sansibar-Reede noch bei Dunkelheit vorzudringen.

„Beim ersten Tagesgrauen wurde auf der Reede von Sansibar ein

[1]) „Pegasus" lag zur Reparatur seiner Maschinenanlage in Sansibar, das er als Liegehafen für diesen Zweck gewählt hatte, obwohl der Ankerplatz dort nicht gegen einen überraschenden Angriff des Gegners gesichert war. Der Kommandant hatte indessen den Befehl, Sansibar mit „Pegasus" zu sichern, und glaubte daher, auch für die Überholung der Maschinen das besser gesicherte Mombasa nicht aufsuchen zu dürfen. (Corbett, Naval Operations, Vol. I, Seite 295.)



Skizze 4. **Gefecht des Kleinen Kreuzers „Königsberg" mit dem englischen Kreuzer „Pegasus" vor Sansibar am 20. September 1914.**

englischer Zwei Schornstein-Kreuzer dicht unter Land bei Ras Shangani vor Anker liegend erkannt. In dem schwachen Licht wurde er als »Astraea«[1]) angesprochen; erst einige Tage später stellte es sich heraus, daß es »Pegasus«[1]) war. Die Annahme, der »Astraea« gegenüberzustehen, die 4430 Tonnen groß, über eine Armierung von zwei 15,2 cm-SK. L/40, acht 12 cm-SK. L/40 und neun leichte Geschütze, außerdem drei Unterwassertorpedorohre mit 45 cm-Torpedos verfügte, veranlaßte mich, den Gegner zunächst nur artilleristisch, und zwar auf größere Entfernungen zu bekämpfen, auf die seine stärkeren, aber älteren Geschütze gegenüber der schwächeren, aber moderneren Armierung der »Königsberg« ihren Vorteil einbüßten. Das Überraschungsmoment sicherte der »Königsberg« außerdem die Feuerüberlegenheit bei Beginn des Gefechts. Der britische Kreuzer wurde in der Tat vollständig überrascht; er lag etwa 200 m von Land vor Anker, frei von anderen Schiffen, und bot mit voller Breitseite ein sehr gutes Ziel; »Königsberg« dagegen stand unter dem noch dunklen westlichen Himmel und halb gedeckt durch die hinter ihr liegende kleine Insel Chumbe.

„»Königsberg« heißte um 5 Uhr 10 Minuten vormittags Toppflaggen und eröffnete gleichzeitig das Feuer auf den Gegner, das von diesem bald erwidert wurde. Die Gefechtsentfernung betrug bei Beginn des Gefechts etwa 7000[2]) m, am Ende des Gefechts 6000 m. Kurz nach dem Beginn des Gefechts zeigten dicke Rauchwolken aus beiden Schornsteinen des englischen Kreuzers an, daß er beschleunigt Dampf aufmachte[3]). Mit drei Salven hatte die Artillerie der »Königsberg« die genaue Entfernung erschossen und erzielte nunmehr viele gut sichtbare Volltreffer, von denen einer eine größere Explosion im Vorschiff hervorrief; der vordere Schornstein knickte ein, das Schiff geriet an mehreren Stellen in Brand, es krängte nach Backbord und sank kurz nach dem Gefecht in tiefem Wasser[4]).

„Das Gefecht dauerte dreiviertel Stunden und fand in zwei, durch eine Pause getrennten Abschnitten statt. Die Pause wurde von mir eingelegt, als der Batteriekommandeur, Oberleutnant z. See Apel, meldete, der

[1]) Schattenrisse siehe Seite 134.

[2]) Nach der dem Bericht beigefügten Skizze (Textskizze 4) waren die Entfernungen etwas geringer.

[3]) „Pegasus" lag nach Corbett, Naval Operations, Vol. I, in zweistündiger Fahrbereitschaft.

[4]) Der Bericht der englischen Admiralität besagte: „»Pegasus« wurde angegriffen und vollständig unbrauchbar gemacht." Ein in englischen Zeitschriften und später in deutschen Zeitungen wiedergegebenes Lichtbild des Wracks des „Pegasus" zeigt nur noch die aus dem Wasser ragenden gebrochenen Mastspitzen, die erkennen lassen, daß das Schiff auf der Seite liegt.

Gegner zeige die weiße Flagge, er habe sie mit dem Artillerieentfernungsmeßgerät erkannt. Trotz sorgfältigster Beobachtung konnte ich die anscheinend durch Rauch und Qualm verhüllte Flagge bei der Windstille aber nicht sicher ausmachen und gab Befehl, weiterzufeuern.

„Durch einen Zeitungsartikel in einem der südafrikanischen Blätter, veröffentlicht von einem höheren Sanitätsoffizier, wurde bekannt, daß »Pegasus« tatsächlich die weiße Flagge geheißt hatte. Der Bericht aus Kapstadt wurde in der Heimat durch einen in der »Daily Mail« am 15. Februar 1915 veröffentlichten Brief eines englischen Offiziers bestätigt, in dem die Schilderung der glänzenden Treffsicherheit unserer Geschütze und Durchschlagskraft unserer Granaten von besonderem Interesse ist. Der Brief lautete:

„‚»Pegasus« lag am 20. September morgens auf der Kriegsschiffs-Reede von Sansibar, etwa 200 m von der Stadt, zu Anker mit aufgebänkten Feuern. In der Morgendämmerung bemerkte der wachhabende Offizier, daß sich ein Dampfer von Westen her der südlichen Einfahrt näherte. Das mit großer Geschwindigkeit herankommende Schiff erwies sich als der deutsche Kreuzer »Königsberg«. Er bohrte eine in der Südeinfahrt auf Vorposten liegende Barkasse in den Grund und eröffnete um 5 Uhr 30 Minuten auf 7000 m das Feuer auf »Pegasus«. Binnen zwölf Minuten verlor der »Pegasus« fast die Hälfte von seiner Besatzung. Er setzte darauf eine weiße Flagge, die aber bei der Windstille nicht auswehte und deshalb von der »Königsberg« nicht gesehen werden konnte. Als dann nach weiteren drei Minuten ein Matrose vom Achterdeck aus eine weiße Flagge schwenkte, stellte die »Königsberg« das Feuer ein. Die Granaten des deutschen Kreuzers hatten mit außerordentlicher Genauigkeit getroffen, einige waren ganz durch den Schiffskörper hindurchgegangen. Das Innere des »Pegasus« war ein vollständiger Trümmerhaufen und das Deck ein Chaos von verbogenem Metall und Geschützteilen. Das vordere 10,2 cm-Geschütz war aus seiner Lafette geworfen. Von der zwölf Mann starken Mannschaft dieses Geschützes waren elf getötet. Schätzungsweise verfeuerte die »Königsberg« 300 Granaten, fast ausnahmslos Treffer, während sie selbst überhaupt nicht getroffen wurde. »Pegasus« hatte 33 Tote, darunter 2 Offiziere, und 59 Verwundete[1]), von denen weitere 10 später ihren Verletzungen erlagen.‘

„Der englische Leutnant Charley Hood, Führer der vor Sansibar auf Vorposten liegenden Barkasse des früher deutschen Tenders »Helmuth«, berichtet ebenfalls, daß er das Heißen der weißen Flagge auf »Pegasus«

[1]) Nach Corbett, Naval Operations, Vol. I, 24 Tote und 55 Verwundete. Außerdem erlagen 7, darunter 2 Offiziere, ihren Verwundungen.

beobachtet habe. Aussagen später kriegsgefangener Mannschaften des »Pegasus« sowie Äußerungen englischer Seeoffiziere des Blockadegeschwaders im Gespräch mit kriegsgefangenen deutschen Offizieren bestätigten die Tatsache, daß ein englischer Kreuzer im Einzelkampf mit einem annähernd gleich starken armierten deutschen Kreuzer die weiße Flagge gezeigt hat und daß der Matrose auf dem Achterdeck ebenfalls eine weiße Flagge geschwenkt hat. Diese Tatsache verdient, festgelegt zu werden, da die englische Presse sie zu verheimlichen oder zu vertuschen versuchte, indem sie berichtete, die Kriegsflagge wäre zweimal heruntergeschossen, ein Matrose hätte sie aber vor dem Untergang des Schiffes zum Zeichen, daß sie nicht gestrichen war, jubelnd geschwenkt; — »die stolzesten Traditionen der glorreichen britischen Marine seien dadurch aufrecht erhalten worden«[1])."

Auf ein Bergen der Verwundeten des „Pegasus" konnte sich „Königsberg" nicht einlassen, da sie an demselben Tage noch andere Aufgaben zu erfüllen hatte; es wurde auch beobachtet, daß beim Einstellen des Feuers zahlreiche Boote von Land dem „Pegasus" sich näherten, eine Gefahr also nicht bestand, daß Verwundete mit dem sinkenden Schiff untergehen würden. Es war außerdem bekannt, daß in Sansibar ein großes Hospital für die englische Marine eingerichtet war und daß regelmäßig Kranke und Verwundete nach Südafrika, also in ein weit besseres Klima, gebracht wurden.

„Königsberg" ist in dem Gefecht wie durch ein Wunder von keinem Geschoß getroffen worden, obwohl eine Anzahl Granaten unmittelbar beim Schiff einschlugen[2]). Es muß angenommen werden, daß die Feuerleitung auf „Pegasus" infolge der sofort einsetzenden Trefferwirkung von „Königsberg" von vornherein versagt hat, da kein Salvenfeuer, sondern immer nur Einzelschüsse von dem Kreuzer abgegeben wurden. Der außer dem Ersten Offizier des „Pegasus" gefallene Oberleutnant war Artillerieoffizier des Schiffes gewesen.

Nach dem Abbrechen des Gefechts mit „Pegasus" näherte sich „Königsberg" dem Ufer bei Ras Mbweni, um die neue Funkenstation von Sansibar auszumachen, deren genaue Lage durch die beiden mit den Ver-

[1]) Daß die britische Admiralität anders darüber dachte, geht daraus hervor, daß der Kommandant des „Pegasus", Commander Ingles, sich bis zum November 1917, also über 3 Jahre nach dem Gefecht, bei Sansibar, später in Daressalam aufhalten mußte, ohne daß er ein neues Bordkommando erhielt, und daß die „Pegasus"-Besatzung trotz ihrer dringenden Bitten nicht in die Heimat zurückbefördert wurde. Übrigens wurde von dem gefallenen Ersten Offizier, Kapitänleutnant Turner, in Ausdrücken hoher Anerkennung gesprochen; dieser Offizier hatte, obwohl ihm beide Beine abgeschossen waren, die Mannschaft noch zum Aushalten angespornt, bis er starb.

[2]) Nach Corbett lagen die Geschosse des „Pegasus" durchweg kurz; 8 Minuten nach Feuereröffnen, während deren er etwa 50 Schuß gefeuert hatte, waren alle Feuerluvgeschütze außer Gefecht gesetzt.

hältnissen in Sansibar vertrauten Reserveoffiziere, die zu der Fahrt nach Sansibar auf „Königsberg" eingeschifften Oberleutnant z. See d. R. Herm und Leutnant z. See d. R. Sprockhoff, auf der Karte angegeben war. Es wurden im indirekten Schießverfahren acht Schuß auf die Funkenstation abgegeben; diese wurde nach englischen Pressenachrichten getroffen[1]), zwei Masten von vier wurden umgeworfen und in einem davor angelegten Erdwerk 45 Askari — eingeborene Soldaten — getötet. Die Funkenstation blieb auch tatsächlich zehn Tage außer Betrieb, sie antwortete jedenfalls auf die dringenden Anrufe anderer Stationen nicht.

„Königsberg" fuhr darauf im Fahrwasser des Südpasses Zickzackkurse zwischen den Untiefen Penfold Rock, Mtwana Sandbank, Nyange Riff und Chumbe-Insel. Dabei wurden einige große, vorher mit Sand gefüllte Petroleumfässer über das Heck ins Wasser geworfen, um ein Minenverseuchen des Fahrwassers vorzutäuschen. Da die Tätigkeit der „Königsberg" infolge des Geschützdonners zweifellos viele Beobachter an den Strand gelockt hatte, konnte auch mit Sicherheit angenommen werden, daß das Aufklatschen der schweren Fässer auf dem Wasser bemerkt und als Minenwerfen gedeutet werden würde. Daß diese Annahme richtig war, zeigte sich dadurch, daß von dem Gefechtstage ab für längere Zeit alle englischen Schiffe, die Sansibar anliefen, nur die nördliche Einfahrt nach Sansibar, den English Paß, benutzten. Dies bedeutete für die Schiffe eine Verzögerung ihrer Fahrt. Englische Kreuzer haben vierzehn Tage nach dem Gefecht den sonst nicht befahrenen Western Paß, zwischen der Kabelhaus-Insel Bawi und dem Fungu Mapape und Murogo-Riff, ausgebojt und dann dauernd benutzt.

Nach dem Gefecht vor Sansibar hat in der Stadt selbst eine vollkommene Panik geherrscht; nach Berichten dorthin entsandter deutscher Kundschafter haben z. B. nach dem 20. September überall weiße Flaggen geweht, ein 25 000 Liter fassender Öltank wurde nach See zu entleert, der Leuchtturm auf der Chumbe-Insel wurde von den Engländern selbst unbrauchbar gemacht. Englische Kreuzer sind wenige Tage nach dem Gefecht vor Sansibar eingetroffen und haben die weißen Flaggen entfernen lassen. Ein angesehener Inder wurde fälschlich der Beihilfe an dem Überfall der „Königsberg" bezichtigt und, obwohl tatsächlich unschuldig, öffentlich auf dem Marktplatz zu Mombasa gehängt[2]).

[1]) Nach Corbett hätte es sich um eine Scheinfunkenstation (dummy wireless station) gehandelt.

[2]) „The African World" vom 22. Januar 1916 berichtet darüber:

„Execution for treason. An impressive scene took place recently at Mombasa, where an Indian, a native of Zanzibar, by name Allidina Dulla, was publicly executed in the market-place for treason and communicating with the enemy, which resulted in

Das Ansehen der als unbesiegbar geltenden britischen Flotte war in den Augen der deutschfreundlichen Eingeborenen schwer erschüttert worden. Auf der ganzen Ostafrikanischen Station hatte die Vernichtung des „Pegasus" das größte Aufsehen erregt, weit bis ins Innere des Landes drang die Kunde von dem siegreichen Kampf der „Königsberg".

Die Haltung der gesamten Besatzung während des Gefechts war vorzüglich. Überall wurde mit großer Ruhe und Besonnenheit gearbeitet. Die Geschützführer schossen ausgezeichnet, kamen ruhig ab, obwohl sie bisher noch keine Gelegenheit gehabt hatten, mit Gefechtsmunition zu schießen. Der Artillerieoffizier, Oberleutnant z. See Apel, leitete die Batterie mit Ruhe und Kaltblütigkeit. In der gesamten Besatzung herrschte ein von patriotischer Begeisterung getragener, kampfesfreudiger und kriegerischer Geist, der durch das vollkommene Gelingen des Überfalls und die Vernichtung des Gegners noch gehoben wurde. Zum Gelingen der Unternehmung trug in hervorragender Weise der Oberleutnant z. See d. R. Herm bei, der das Schiff mit ausgezeichneter Ortskenntnis lotste.

„Königsberg" dampfte am 20. September nach dem Gefecht an Daressalam vorbei und nach der Rufiji-Mündung zurück. Sie lief nachmittags bei Hochwasser wieder in den Rufiji-Fluß ein, um die Springhochwasserzeit nicht zu verpassen, die sie benötigte, um die Barre zu passieren. Sie hätte sonst etwa zwölf Tage außerhalb des Rufiji-Flusses bleiben müssen, was sie, wie sich später herausstellte, dem Angriff weit überlegener englischer Kriegsschiffe ausgesetzt haben würde. Die Rückkehr des Kreuzers nach der Rufiji-Mündung war auch deshalb notwendig, weil die schon während der Ausreise nach Deutsch-Ostafrika und bei der Kreuzfahrt im Indischen Ozean in seiner Maschinenanlage zutage getretenen Materialschäden, wie Bruch eines Hauptdampfrohrventils, Zusammenbruch des Frischwassererzeugers, Rohrzerfressungen usw., zu großer Vorsicht in der Verwendung der Maschinen zwangen. Eine länger dauernde Verwendung des Schiffes fern vom Stützpunkt war hiernach, abgesehen von der Schwierigkeit weiterer ausreichender Kohlen- und Materialergänzung, zunächst ausgeschlossen, die Maschinen mußten unbedingt erst einmal gründlich überholt, die schadhaften Teile mußten ersetzt werden. Soweit irgend möglich, wurden nach dem Einlaufen die

---

the destruction of H. M. S. »Pegasus« and also for being in possession of treasonable documents." (Hinrichtung wegen Verrats. Ein eindrucksvolles Schauspiel fand kürzlich in Mombasa statt; dort wurde ein aus Sansibar gebürtiger Inder, namens Allidina Dulla, auf dem Marktplatz wegen Verrats und Verkehrs mit dem Feinde, wodurch die Vernichtung H. M. S. „Pegasus" ermöglicht wurde, und ferner, weil er im Besitz hochverräterischer Dokumente gefunden wurde, öffentlich hingerichtet.)

Schäden durch das Maschinenpersonal unter Leitung des Marine-Oberingenieurs Schilling und des Marine-Ingenieurs Bockmann behoben oder doch gebessert. Die größeren Gußstücke mußten aber nach der Flottillenwerft in Daressalam geschickt und neu gegossen werden, an Bord wurden sie dann fertig bearbeitet und wieder eingesetzt. Der Transport der Maschinenteile nach Daressalam und zurück bot große Schwierigkeiten, das Schiff fand aber bei diesen Arbeiten eine ausgezeichnete Unterstützung seitens des Bezirksamtmanns Häuser des Rufiji-Bezirks und seiner Beamten sowie durch Pflanzer des Rufiji-Deltas, die durch Leitung der Transporte, Gestellung der Träger und Transportmittel die zunächst unüberwindlich erscheinenden Schwierigkeiten meistern halfen. Es muß dabei berücksichtigt werden, daß die schweren Maschinenteile über viele Flußarme hinweggeschafft und dann auf schmalen Negerpfaden durch tiefen Sand ausschließlich durch Menschenkraft befördert werden mußten. Die Fähigkeit unserer Kolonialbeamten und unserer deutschen Pflanzer, die Eingeborenen anzuleiten und sie zu unerhört scheinenden Leistungen anzuspornen, zeigte sich hierbei aufs beste.

5. Die Feststellung der „Königsberg" und ihre Blockierung im Rufiji-Delta[1]).

Der mit hervorragender Entschlossenheit und kühnem Wagemut ausgeführte Angriff der „Königsberg" auf den britischen Kreuzer „Pegasus", dem zwei Tage später die Beschießung der Öltanks von Madras durch „Emden" folgte, übte auf die Durchführung der Pläne der britischen Admiralität bezüglich des Transportes der australisch-neuseeländischen Truppen nach dem heimischen Kriegsschauplatz eine erhebliche Wirkung aus. Die neuseeländische Regierung zog ihre Zustimmung zur Abfahrt des Transportes von Wellington (Neu-Seeland) zurück, und eine Neuverteilung der britisch-australisch-japanischen Streitkräfte im Westpazifischen Ozean erwies sich als notwendig, um den Forderungen der australischen und neuseeländischen Regierung nach hinreichender Sicherung der Transporte gerecht zu werden[2]). Die Truppentransporte aus den indischen Häfen dagegen erlitten keine Unterbrechung. Am 20. September gingen von Bombay 29 Transportschiffe unter dem Geleit des Linienschiffes „Swiftsure", des Kreuzers „Fox" und des Hilfskriegsschiffes „Dufferin" ab; am 21. liefen 11 Schiffe unter dem Schutz des Kreuzers „Dartmouth"

[1]) Siehe Karte, Anlage 3.

[2]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 167 ff.

und des Hilfskriegsschiffes „Hardinge" aus Karachi aus[1]). Drei für Mombasa bestimmte Transporter wurden unterwegs unter dem Geleit von „Dartmouth" und „Fox" zur Fahrt nach ihrem Bestimmungsort entlassen.

Auf die Nachricht von der Vernichtung des „Pegasus" wurde der englische Kleine Kreuzer „Chatham", der einen Transport im Roten Meer geleitet hatte, angewiesen, „Königsberg" zu suchen; ihm sollte sich „Dartmouth" anschließen, sobald sie mit ihrem Transport Mombasa erreicht hätte. Vom Mittelmeer wurde der Kleine Kreuzer „Weymouth" in den Indischen Ozean entsandt, um sich an der Jagd auf „Königsberg" zu beteiligen. Für den Geleitdienst bei den indischen Truppentransporten wurden die alten Linienschiffe „Ocean" und „Goliath" herangezogen. Bei Mombasa verblieb der Kreuzer „Fox", um die von Indien nach Deutsch-Ostafrika bestimmte Expedition zu erwarten. Das völlige Verschwinden der „Königsberg" nach ihrem Erscheinen vor Sansibar hatte eine große Unruhe bei den englischen Seebefehlshabern hervorgerufen, man befürchtete ständig einen überraschenden Angriff des deutschen Kreuzers auf einen der Transporte oder auf den britischen Handel im Indischen Ozean. Nicht weniger als vier britische Kleine Kreuzer, davon drei der Mittelmeerflotte zugehörig, waren länger als einen Monat tätig, um den Aufenthalt der „Königsberg" zu erkunden; sie fielen für jeden anderen Dienst aus. Seit dem 30. September suchten sie unter Führung des Kommandanten der „Chatham", Kapitäns Drury-Lowe, in schwerem Erkundungsdienst, den Unbilden des tropischen Klimas dauernd ausgesetzt, die Häfen und Buchten von Deutsch- und Portugiesisch-Ostafrika sowie die der Küste vorgelagerten Inseln ab, ohne zunächst einen Erfolg zu erzielen.

Für „Königsberg" war es von der größten Wichtigkeit, die Gegner über den Aufenthalt des Schiffes irrezuführen. Für diesen Zweck wurde in erster Linie die Funkentelegraphie verwandt, und zwar standen dazu außer der Funkenstation des Kreuzers die auf dem Dampfer „Somali" eingebaute Station der „Möwe" und die auf „Königsberg" eingebaute Marconi-Station des englischen Dampfers „City of Winchester" zur Verfügung. Es konnte somit Funkspruchverkehr von drei Stationen vorgetäuscht werden, der unter der geschickten Leitung des Funkentelegraphieoffiziers, Oberleutnants z. See Niemeyer, und des Funkentelegraphiemeisters Götzinger in folgender Weise durchgeführt wurde: Die Telefunkenstation der „Königsberg" gab von Zeit zu Zeit unter Beibehaltung der gleichen Schiffsanrufe Funkensignale, wie sie beim Zusammenfahren mehrerer Schiffe auf See üblich sind, z. B. Kurs-, Zeit- und Kohlenbestandssignale. Die Lautstärke ebenso wie die Gebeart wurde

[1]) Siehe Heft Übersichtskarten (Anlage 6), Karte 1.

dabei manchmal verändert. Dieser Funkspruchverkehr sollte beim Gegner den Eindruck erwecken, daß „Königsberg" sich auf hoher See befände und mehrere Dampfer mit sich führte. Die fingierten Funkentelegramme wurden seitens der englischen Kreuzer abgehört und von ihnen — nach dem Bericht des Kommandanten der „Königsberg" — an die nächsten Landfunkenstationen[1]) weitergegeben. Da sie häufig geographische Namen aus dem Küstengebiet und der Inselwelt des Indischen Ozeans enthielten, so erregten sie beträchtliche Unruhe unter den britischen Seestreitkräften, die unablässig im ostafrikanischen Küstengebiete und zwischen den vorgelagerten Inseln hin und her zu jagen sich genötigt sahen.

Am 9. Oktober brachte „Dartmouth" den deutschen Tender „Adjutant" auf, der auf der Fahrt von Beira nach Moçambique in portugiesischem Hoheitsgebiet geankert hatte. Ein Protest des Schiffsführers, Kapitäns Kayser, gegen den Neutralitätsbruch blieb ohne Erfolg. Zehn Tage später ließ der Kommandant der „Chatham" zum viertenmal den Hafen von Lindi absuchen. Hier wurde der Dampfer „Präsident", der die Rote Kreuz-Flagge, nicht aber die sonstigen Abzeichen eines Lazarettschiffes führte, durchsucht und fahrtunfähig gemacht. Dabei fanden die Engländer unter den Schiffspapieren eine Empfangsbescheinigung über die Mitte September von „Präsident" an „Königsberg" bei Sfalale gelieferten Kohlen. Die daraufhin bei den Eingeborenen angestellten Erkundigungen hatten zwar infolge der englischen Aussprache des Ortsnamens zunächst keinen Erfolg; auch wurde „Chatham" durch einen unzutreffenden Bericht nochmals dazu veranlaßt, einer falschen Fährte zu folgen. Indessen wurde die Aufmerksamkeit der Engländer doch auf die Rufiji-Mündung gelenkt, zumal da auf dem „Präsident" auch Karten gefunden waren, die zeigten, daß der Fluß für Schiffe vom Tiefgang der „Königsberg" noch eine beträchtliche Strecke von der Mündung zu befahren sei. Am 30. Oktober endlich gelang es einer Landungsabteilung der „Chatham", die Ende Oktober die Zufahrt zur Sfimba-Uranga-Mündung auszuloten begann, durch Ausfragen gefangengenommener Eingeborener von Kiomboni, einer noch unbesetzten Ortschaft am gleichnamigen Mündungsarm des Rufiji, den Liegeplatz der „Königsberg" festzustellen. Nach Ersteigen eines hohen Baumes hatte ein Mann der Landungsabteilung die Masten der „Somali" und kurz darauf auch der „Königsberg", die über den Mangrovenwald hinausragten, ausmachen können.

Die Annäherung der englischen Boote war sowohl von „Königsberg",

[1]) Dies geschah offenbar, um sie an die Admiralität zu übermitteln, die schon zu jener Zeit in der Lage war, mit den in ihren Besitz gelangten deutschen Geheimbüchern die deutschen Chiffretelegramme zu entziffern. (Vgl. Seite 185/186, Fußnote.)

die dauernd einen Beobachtungsposten im Krähennest unterhielt, wie auch von der das Mündungsgebiet sichernden Abteilung „Delta"[1]) beobachtet worden. Da die englischen Boote schon nach halbstündigem Aufenthalt an Bord des Kreuzers zurückkehrten, so kam ein Abfangen der Engländer nicht in Frage. Ein sofort nach ihrem Anbordkommen einsetzender, von „Königsberg" abgehörter reger Funkenverkehr, dessen dringende Telegramme an die englische Admiralität, den Chef des Kap-Geschwaders sowie an die Stationskommandos in Aden, Colombo und Bombay gerichtet waren, ließ mit Sicherheit erkennen, daß der Aufenthalt des Kreuzers auf dem Rufiji entdeckt sei.

„Chatham" blieb nach der Entdeckung der „Königsberg" vor dem Rufiji-Delta zu Anker liegen; auch „Dartmouth" und „Weymouth" trafen nunmehr im Mafia-Kanal ein. Von diesem Zeitpunkt an begann die Blockade der Rufiji-Mündung mit überlegenen Kräften. Ein in offener Sprache gefunkter Befehl der englischen Admiralität an die Kreuzer lautete: „to sink or destroy the »Königsberg« at any costs"[2]). Mit dem planmäßigen Angriff der englischen Streitkräfte mußte gerechnet werden, ebenso mit der Absicht des Gegners, die Flußmündungen zu forcieren. Ein eigenartiges Geschick fügte es, daß gerade an dem Tage, an dem der Liegeplatz der „Königsberg" entdeckt worden war und die Blockade begann, die letzten nach Daressalam zur Reparatur gesandten Maschinenteile wieder auf dem Kreuzer eintrafen, so daß dieser nunmehr wieder fahrbereit war.

Inzwischen war von deutscher Seite das Mündungsgebiet des Rufiji zur Verteidigung eingerichtet worden.

Die Dampfer „Rovuma" und „Wami" hatten Ende September eine aus zwei Offizieren, Leutnant z. See d. R. v. d. Heyde und Leutnant z. See a. D. v. Eucken-Addenhausen, dem Arzt des Dampfers „Feldmarschall", Dr. Wehrle, dem Vizesteuermann d. R. Penning, Maschinist d. R. Brück, Schiffszahlmeister Cleophas des Dampfers „Tabora" und etwa 45 Mann, hauptsächlich aus der Besatzung der in Daressalam liegenden deutschen Dampfer bestehende Schutztruppenabteilung unter Führung des Korvettenkapitäns a. D. Schoenfeld nach dem Rufiji gebracht. Dort war sie am 26. September angekommen und hatte als „Abteilung Delta"[3])

[1]) Siehe Seite 162 unten ff.

[2]) „Die »Königsberg« zu versenken oder zu vernichten, koste es, was es wolle."

[3]) Nach dem Bericht des Korvettenkapitäns a. D. Schoenfeld war die Abteilung mit Infanteriegewehren Modell 71 ohne Seitengewehre und Lederzeug bewaffnet. Als Ersatz für die fehlenden Patronentaschen hatte der Führer über die Brust laufende Patronengurte aus Khakistoff fertigen lassen. Die beiden Dampfer führten je ein

die Sicherung der Mündungen[1]) des Flusses gegen feindliche Unternehmungen, hauptsächlich gegen Landungen übernommen. Von der von Fregattenkapitän Looff zunächst beabsichtigten Verwendung der „Möwe"-Besatzung für diesen Zweck war im Einverständnis mit dem Kommando der Schutztruppe Abstand genommen worden, da die „Möwe"-Besatzung bereits für die Verteidigung der Westgrenze des Schutzgebietes, insbesondere für die Operationen auf dem Tanganjika-See eingesetzt war und ihre Ablösung daher nicht ratsam gewesen wäre. Mit der Abteilung „Delta" wurden die schon von „Königsberg" ausgelegten Beobachtungsposten[2]) vereinigt, und zwar wurden zunächst infolge der geringen Stärke der Abteilung nur Posten an der Kikunja-, Ssimba-Uranga-, Kiomboni- und Mssala-Mündung eingerichtet. Dort wurden Schützengräben und Feldstellungen ausgebaut, in denen anfänglich ein 6 cm-Bootsgeschütz und zwei Maschinengewehre der „Königsberg" Platz fanden. Korvettenkapitän

3,7 cm-Geschütz in Schiffspivot mit. Ein weiteres 3,7 cm-Rohr, das der Führer in Morogoro beschafft hatte, war noch ohne Lafette. An sonstigem Material waren eine Anzahl von Zimmertelephonen vorhanden, die in Daressalam angefordert waren, ferner zahlreiche Rollen von Stacheldraht, der sich als Leitungsmaterial beim Bau von Telephonleitungen bewährte, und wenige Porzellan-Isolatoren, zu deren Ergänzung später Flaschenhälse verwendet wurden. Eine Anzahl von Wellblechplatten, die zum Schutz der Vorräte gegen Nässe dienen sollten, vervollständigten die kümmerliche Kriegsausrüstung.

[1]) Siehe auch Seite 150, Fußnote. Die Ssimba-Uranga-Mündung war an der engsten Stelle von Ufer zu Ufer etwa 600 m, der Kikunja-Arm an seiner Ausmündung ins Meer etwa 3000 m breit. „Von den einzelnen Mündungen liefen mehr oder weniger breite Wasserstraßen landeinwärts und vereinigten sich, ihrerseits wieder durch viele Querarme verbunden, fächerförmig in dem eigentlichen Flußbett des in seiner Hauptrichtung von Westen nach Osten fließenden sehr wasserreichen Rufiji. Diesen zahlreichen Wasserwegen zwischengelagert waren Schlamminseln mit dichtem Mangrovenbestand. Auf einzelnen dieser Inseln, in erster Linie in unmittelbarer Nähe des Meeres, fanden sich Sandablagerungen, auf denen sich eingeborene Fischer angesiedelt hatten. In der Umgebung dieser Hütten sah man geringe Bestände von Kokospalmen und Mangobäumen. Myriaden von Moskitos bevölkerten den Mangrovenbusch und Wald, der alle Inseln dicht überzog. — Diese Gegend wurde der Aufenthalt der Abteilung »Delta« . . . An der Mssala Mündung fand sich in dem Mangrovensumpf als einziger einigermaßen trockener Platz ein Fleckchen von etwa 50 m im Quadrat, doch auch dieser dürftige Platz wurde bei den monatlichen Springfluten überschwemmt, so daß die Hütten der Mannschaften auf Pfählen gebaut werden mußten." (Bericht des Korvettenkapitäns a. D. Schoenfeld.)

[2]) Die Einrichtung dieser Beobachtungsposten — vorwiegend aus Mannschaften vom „Planet"-Transport — gab Anlaß zu dem später veröffentlichten englischen Admiralitätsbericht, „Königsberg" sei nach dem Einlaufen in den Rufiji auf Grund geraten und habe einen Teil der Besatzung ausgeschifft, der sich dann an Land in einem befestigten Lager verschanzt hätte.

Schoenfeld, der gleichzeitig zum Militärbefehlshaber des Rufiji- und Kilwa-Bezirkes ernannt war, zog als solcher die dort ansässigen Europäer zum Truppendienst ein. Verstärkt wurde seine Abteilung bald nach ihrem Eintreffen durch 12 Unteroffiziere und Mannschaften des Vermessungsschiffes „Planet"[1]) und 20 Polizei-Askari des Bezirksamtes Utete. Am 29. September trafen ferner mittels Dau von Lindi Hauptmann d. R. v. Bodecker, Besitzer einer Pflanzung an der Rovuma-Mündung, Leutnant z. See d. R. Frankenberg und fünf Marinereservisten im Delta ein, die mit dem Dampfer „Präsident" aus Beira gekommen waren. Die zum Teil ungedienten Leute der Abteilung mußten zunächst im Gebrauch der Waffen und in den nötigsten militärischen Übungen in aller Eile ausgebildet werden.

Nach eingehender Erkundung des Mündungsgebietes wurde eine Fernsprechleitung zwischen Kikunja- und Sfimba-Uranga-Mündung hergestellt. An diese anschließend wurde im Laufe der Zeit unter großen Schwierigkeiten ein Fernsprechnetz durch das gesamte sumpfige Delta-Gebiet gezogen und an die von Daressalam nach Kilwa führende Festlandleitung angeschlossen.

Die dem Rufiji-Delta östlich vorgelagerte Insel Mafia war durch eine etwa 20 Gewehre starke Postierung unter dem dortigen Bezirksleiter, Leutnant d. R. Schiller, besetzt. Zwischen Mafia und Sfimba-Uranga wurde Helio-Verbindung hergestellt. Auf der dem Delta im Norden vorgelagerten kleinen Insel Koma befand sich ein Offizierposten des Küstenschutzes von Daressalam, der am 30. September nach einer Beschießung der Insel seitens des englischen Kreuzers „Chatham" durch eine Landungsabteilung zu einem Teil gefangengenommen wurde, während es einem anderen Teil gelang, bei Nacht das Festland zu erreichen.

Große Schwierigkeiten verursachte die Verproviantierung, insbesondere die Beschaffung von Fleisch für die Abteilung. Hinzu kam, daß sich bei vielen der Mannschaften infolge des ungewohnten, anstrengenden Dienstes bald Herzbeschwerden zeigten. Eingeborenes Arbeitspersonal für die Befestigungsarbeiten konnte nur in sehr beschränkter Zahl herangezogen werden, da seine Verpflegung nicht durchzuführen war. Die Europäer mußten daher fast alle Arbeiten, auch viele schwere Erdarbeiten, selbst verrichten, was in der Kolonialtruppe bis dahin ungebräuchlich gewesen war. Die Offiziere gingen mit gutem Beispiel voran, so daß die Stimmung trotz aller Entbehrungen kampfesfreudig erhalten werden konnte.

Nachdem „Chatham", von Süden kommend, am 20. Oktober[2]) den

[1]) Siehe Seite 140, 142.

[2]) Siehe Heft Übersichtskarten (Anlage 6), Karte 2.

Mafia-Kanal durchfahren hatte, lief Kapitän Schoenfeld am 23. abends mit der „Rovuma" aus, um im Morgengrauen zwei Bojen im Mafia-Kanal zu verlegen und dadurch ein Festkommen der englischen Kreuzer bei erneutem Passieren des Kanals zu verursachen. Die Unternehmung gelang ohne Störung durch den Feind; bei der nächtlichen Navigierung leisteten zwei an hohen Uferstellen der Insel entzündete große Holzfeuer gute Dienste. Die Verlegung der Bojen wurde indessen von „Chatham", als sie am 29. Oktober wiederum den Kanal befuhr, offenbar rechtzeitig bemerkt.

Die Gegner setzten nach Feststellung der „Königsberg" die Versuche, in den Fluß einzudringen und die Einfahrten auszuloten und auszubojen, fort. Die Bojen wurden indessen nachts von der Abteilung „Delta" in der Regel wieder entfernt.

Die Stellungen der Abteilung „Delta" wurden im Laufe der Zeit verstärkt und ausgebaut, Hochstände auf den Kasuarinen vor der Sfimba-Uranga-, Kikunja-, Kiomboni- und Mfala-Mündung eingerichtet, die im Helio-Verkehr untereinander und mit „Königsberg" bei Sfalale standen. Der mit Hilfe des Telephonnetzes sehr gut arbeitende Wacht- und Sicherungsdienst im Rufiji-Delta ließ eine Überraschung des deutschen Kreuzers durch den Gegner ausgeschlossen erscheinen. Die Sfimba-Uranga-Mündung, die „Königsberg" bei ihrer Einfahrt benutzt hatte, wurde besonders stark bewacht, dort befand sich auch der Gefechtsstand der Abteilung „Delta".

In Verbindung mit diesem Beobachtungsdienst im Rufiji-Delta arbeitete an der ganzen Küste der bei Kriegsbeginn eingerichtete Küstenbeobachtungs- und Schiffsmeldedienst. Dieser stellte die unmittelbare Benachrichtigung der „Königsberg" über jede Annäherung feindlicher Streitkräfte und ihre Bewegungen entlang der Küste sicher, was von größter Wichtigkeit war, da es nicht ausgeschlossen erschien, daß eine kombinierte See- und Landunternehmung gegen den Kreuzer angesetzt würde.

Die starke Bewachung der Rufiji-Mündungen war den Engländern sehr bald verraten worden, denn sie unterhielten mit Hilfe von Eingeborenen aus Sansibar einen regen Spionageverkehr[1]) an der ganzen Küste von Deutsch-Ostafrika. Die englischen Kreuzer versuchten deshalb Anfang November durch mehrtägiges Bombardement die Stellungen der Abteilung „Delta" an der Sfimba-Uranga-Mündung niederzukämpfen. Am 1. November begann „Chatham", vom 2. November an im Verein mit

[1]) Wiederholt wurden ihre Spione abgefangen. Siehe auch Seite 129.

„Dartmouth" und „Weymouth", die Gefechtsstellungen an den Mündungen, den Dampfer „Somali" und am 3. November auch „Königsberg" auf 150 hm[1]) mit ihren 15,2 cm-SK. L/50 heftig zu beschießen. Obwohl die Granaten sämtlich in unmittelbarer Nähe des Schiffes einschlugen, so daß wiederholt Sprengstücke an Deck fielen, wurde „Königsberg" doch durch keinen Volltreffer beschädigt. „Somali" erhielt bei den verschiedenen Beschießungen mehrere Treffer in den Ladungsraum, die das Schiff zunächst in Brand setzten und es, trotz energischer und zäher Versuche, Schiff und Kohlenladung zu bergen, schließlich vernichteten. Die 10,5 cm-Geschütze an Bord der „Königsbergs" hatten infolge der Begrenzung ihrer Rohrbewegung durch die Schutzschilde nur eine äußerste Reichweite von 122 hm, so daß eine Erwiderung des englischen Feuers nicht möglich war. Die Wirkung der

Engl. Kleiner Kreuzer „**Chatham**" (1911)

Länge	131,1 m
Wasserverdrängung	5490 t
Geschwindigkeit	25,5 sm
Armierung	8-15,2 cm; 2 Tpd. R.
Besatzung	380

Engl. Kl. Kreuzer „**Dartmouth**" (1911)
Engl. Kleiner Kreuzer „**Weymouth**" (1910)

Länge	131,1 m
Wasserverdrängung	5330 t
Geschwindigkeit	24,7—27,1 sm
Armierung	8-15,2 cm; 2 Tpd. R.
Besatzung	380

Beschießungen auf „Königsberg" konnte von „Chatham" nicht festgestellt werden, da das Schiff durch die Mangrovenwälder vollkommen verdeckt war; der Brand der „Somali" zeigte sich aber durch eine hohe, dauernd über dem Schiff liegende Rauchwolke, die weithin sichtbar war.

Der Liegeplatz der „Königsberg" wurde nach der Beschießung am 3. November zunächst einige 1000 m weiter in das Delta hinein verlegt, um das Schiff weiteren Beschießungen durch die Übermacht, denen es unter den obwaltenden Verhältnissen wehrlos gegenübergestanden hätte, zu entziehen.

Nach den englischen Admiralitätsberichten war es dem Kreuzer „Chatham" bei seinem Tiefgang von 5 m[2]) nicht möglich, in den Rufiji-

[1]) Durch Aussagen eines später gefangen genommenen englischen Seeoffiziers wurde bekannt, daß diese große Reichweite auf „Chatham" erst durch Krängung des Schiffes erzielt wurde.

[2]) Nach Nauticus 1914 und Weyer, Taschenbuch der Kriegsflotten 1914, — nur 4,8 m, „Weymouth" nur 4,7 m.

Fluß hineinzudampfen. Da „Königsberg" einen Tiefgang von 4,8 m hatte, so wäre es den englischen Kreuzern wohl ebenfalls möglich gewesen, in die Sfimba-Uranga-Mündung einzudringen, wenn auch nur mit Lotsenhilfe. Diese stand ihnen aber in den Schiffsführern der in Friedenszeiten regelmäßig von Sansibar nach Mafia und dem Rufiji-Delta fahrenden Daus zur Verfügung.

Die seemännisch-navigatorischen Leistungen der „Königsberg" bei dem Befahren der Rufiji-Mündung bedürfen besonderer Hervorhebung. Im äußeren Teile des Deltas zeigt die Seekarte Tiefen von 10 bis 15 m bei einer Strombreite, die auf einzelnen Strecken einen Kilometer übersteigt. Diese Strecken sind aber von See her einzusehen und kamen daher als Liegeplatz für „Königsberg" nicht in Frage. In den weiter stromaufwärts gelegenen Delta-Armen geben die Karten fast durchweg Tiefen von nur 0,5 bis 2 m[1]) im mittleren Fahrwasser an. Hieraus erklärt sich, daß die englischen amtlichen Berichte durchweg meldeten, „Königsberg" sei im Rufiji-Fluß auf einer Sandbank festgefahren oder stecke im Schlick des Flusses fest.

Der Gezeitenhub[2]) beträgt im Rufiji-Delta 2,5 m, zur Springzeit 4 bis 5 m. Bei Springhochwasser hatten also alle Fahrwasserstrecken, für die in den Karten eine Wassertiefe von 0 bis 0,5 m angegeben war, eine solche von 4,5 bis 5 m. „Königsberg" konnte somit unter Benutzung des Springhochwassers, das alle 14 Tage für wenige Stunden eintrat, die Flußarme selbst an solchen Stellen passieren, die sonst trocken lagen. Das setzte allerdings eine unbedingt zuverlässige Kenntnis des ganzen Fahrwassers voraus, die nur durch gewissenhafteste Vermessung, Ausbojung und Beobachtung des Fahrwassers sowie der Gezeiten zu erwerben war. Im Rufiji-Delta hat der Flußstrom und der Gezeitenstrom im Laufe der Jahre an vielen Stellen ganz schmale, teilweise bis zu 10 m tiefe Rinnen gespült, die sich besonders bei den von Steilufern eingefaßten Fahrwasserkrümmungen vorfinden. Diese tiefen Rinnen benutzte „Königsberg" als Ankerplatz; sie lag dabei vor Bug- und Heckanker, immer nur wenige Meter von dem Mangrovengestrüpp der Flußufer entfernt, durch das der Strom gurgelnd hindurchzog. Seitlich war das Schiff mit starken Trossen an besonders dicken Bäumen des Ufers festgemacht. Diese Bäume wurden häufig, wenn das Schiff sich sehr in die Trossen legte, mit ihren Wurzeln ausgerissen und rutschten dann in den Strom, der sie nach See zu trug.

---

[1]) Es sind in den deutschen Seekarten die Tiefen bei mittlerem Springniedrigwasser angegeben.

[2]) Das ist der Unterschied der Wassertiefe bei Hoch- und Niedrigwasser.

Als sich die Notwendigkeit der Änderung des Liegeplatzes der „Königsberg" vor Sfalale infolge der Beschießungen Anfang November ergab, ordnete Fregattenkapitän Looff eine genaue Vermessung auch der inneren, noch unvermessenen Flußarme durch das Steuermanns- und Vermessungspersonal des Schiffes an. Gleichzeitig sollten überall die Stellen im Fahrwasser festgelegt werden, an denen „Königsberg" genügend Platz und Wassertiefe zum Ankern auch bei Niedrigwasser fand. Die an das Vermessungspersonal der „Königsberg" sehr hohe Anforderungen stellende Aufgabe wurde unter der Leitung des Navigationsoffiziers, Kapitänleutnants Hinrichs, sowie der Vermessungssteuerleute Inkermann, Perkuhn und Martini in mustergültiger Weise ausgeführt, so daß das Schiff mehrmals seinen Liegeplatz im inneren Rufiji-Delta wechseln konnte. Es kam allerdings zweimal fest, da außergewöhnliche Gezeiten auftraten, die nicht vorausgesehen werden konnten. Dabei gelang es erst nach Löschung des gesamten Kohlen- und Munitionsvorrates und Entleerung fast aller Kessel, den Kreuzer wieder flott zu machen. Bei diesem Festkommen stand das Schiff bei Niedrigwasser fast völlig trocken; ein glücklicher Zufall war es, daß der Grund in beiden Fällen nicht felsig oder abschüssig war, es wäre sonst sicherlich umgefallen. Die Sorge, daß das Schiff umfallen könnte, machten diese Tage des Festkommens im Rufiji wohl zu den schwersten für Kommandant und Besatzung. An den Löscharbeiten wurde daher von der gesamten Besatzung bei Tag und Nacht in fieberhafter Weise gearbeitet, was bei der feuchten Hitze, die im ganzen Rufiji-Delta dauernd herrschte, die Kräfte der Besatzung aufs äußerste beanspruchte. Anderseits gestattete das Festkommen dem Ersten Offizier und dem Leitenden Ingenieur, eine gründliche Reinigung des schon sehr stark mit Muscheln bewachsenen Schiffsbodens sowie der Außenbordventile, Torpedopforten und Schraubenwellen vorzunehmen, da das Schiff täglich etwa 16 Stunden trocken stand. In den vermessenen Flußarmen wurden von dem Vermessungspersonal die tiefen Rinnen durch Bojen kenntlich gemacht, die Breite der Flußarme wurde ausgemessen, um festzustellen, ob „Königsberg" passieren könnte. An mehreren Stellen wurden im inneren Delta Pegelstationen eingerichtet, an denen der Gezeitenhub für die zu befahrenden Strecken aufs genaueste festgestellt wurde. Je weiter die Strecke stromaufwärts lag, desto geringer wurde der Gezeitenhub, desto schwieriger war das Befahren der Strecke mit dem Schiff. Jeder Kilometer Raumgewinn in der Richtung stromaufwärts war für „Königsberg" ein großer Gewinn, denn es wurde damit nicht nur die Sicherheit gegen die Angriffe der blockierenden Kreuzer erhöht, sondern es wurde auch der Aufenthalt für die Besatzung in gesundheitlicher Be-

ziehung um so günstiger, je weiter entfernt der Liegeplatz sich von der Mündung des Flusses befand. Beim Vordringen stromaufwärts wurde die Süßwassergrenze passiert, die Mangrovenwälder traten zurück, das Schiff lag neben festem Land mit harten Flußufern. Der innerste der erreichbaren Liegeplätze lag bei Batja, dicht bei der Abzweigung des Bumba-Mündungsarmes vom eigentlichen Rufiji-Flusse, an einer Stelle, wo ein freier trockener Platz das Landen der Besatzung zur Erholung gestattete.

Zu den Blockadestreitkräften vor der Rufiji-Mündung, die anfänglich aus den drei modernen Kreuzern „Chatham", „Dartmouth" und „Weymouth" bestanden, trat Anfang November noch der Kreuzer „Fox"[1]) hinzu. Am 6. November traf an der Küste von Deutsch-Ostafrika ferner der Hilfskreuzer „Kinfauns Castle" ein, der ein Flugzeug an Bord hatte. Bei der Neuverteilung der britischen Seestreitkräfte[2]), die Lord Fisher nach dem Eintreffen der Nachricht von der Niederlage bei Coronel vornahm, wurden „Dartmouth" und „Weymouth" zur Verstärkung des Kap-Geschwaders entsandt[3]). Statt ihrer trat das Linienschiff „Goliath", das infolge des Zustandes seiner Maschinen für die Fahrt nach dem Kap nicht in Frage gekommen war, zu den Blockadestreitkräften. Diesen zugeteilt wurde auch der von „Dartmouth" aufgebrachte und als Hilfskriegsschiff eingerichtete frühere deutsche Dampfer „Adjutant", der mit mehreren Geschützen armierte Kabeldampfer „Duplex" und der Kohlendampfer „Newbridge".

Am 4. November hatte der mit Unterstützung durch den Kreuzer „Fox" ausgeführte Angriff der am 3. bei Tanga gelandeten indischen Truppen, die unter dem Geleit von „Goliath" und „Hardinge" am 31. Oktober in Mombasa eingetroffen waren, mit einer blutigen Niederlage der Briten geendet, die Truppen waren wieder eingeschifft, und die in völlig falscher Einschätzung der militärischen Verhältnisse ausgeführte Unternehmung war aufgegeben worden.

Am 10. November drangen die Engländer nach erneuter Beschießung der Landstellungen in die Sfimba-Uranga-Mündung mit den Dampfern „Newbridge" und „Duplex" sowie vier armierten Dampfbooten unter Führung des Commander Fitzmaurice von der „Chatham" ein. Sie versenkten „Newbridge" innerhalb der Einfahrt an einer Stelle, an der sie nach den auf älteren Vermessungen beruhenden englischen Admiralitäts-

[1]) Schattenriß und Armierung wie „Astraea" (siehe Seite 134).
[2]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 255ff.
[3]) Siehe Heft Übersichtskarten (Anlage 6), Karte 3.

karten das Fahrwasser wirksam sperren mußte. Wie die neuesten Vermessungen der „Möwe" 1914 aber ergeben hatten, hatte sich durch den bis zu einer Stärke von 6 Seemeilen laufenden Strom das Fahrwasser erheblich verbreitert, eine in dem Flußlauf liegende Sandbank war völlig weggespült worden, so daß hinter dem mit dem Bug dicht an Land liegenden Dampfer „Newbridge" Schiffe von der Größe der „Königsberg" unbehindert passieren konnten. Die Annahme der Engländer, der deutsche Kreuzer sei durch die Versenkung der „Newbridge" vollständig eingeschlossen (bottled up), war somit nicht zutreffend. Während des ohne Zweifel mit großem Schneid ausgeführten Sperrversuches fand ein lebhaftes Feuergefecht zwischen der Abteilung „Delta" und den Besatzungen der eingedrungenen Schiffe und Boote statt. Die Verluste der Engländer betrugen dabei drei Tote und eine Anzahl von Schwerverwundeten, darunter vier Offiziere. Die Abteilung „Delta" hatte fünf Verwundete, darunter Hauptmann d. R. v. Bodecker. Am Tage nach dem Sperrversuch wurde ein englischer 30 cm-Bootstorpedo in den Wurzeln der Ufer-Mangroven der Insel Sfuninga steckend gefunden und auf „Königsberg" abgeliefert; offenbar hatte sich eine der Barkassen des Torpedos entledigt, als die Boote in das heftige Feuer der Uferstellungen gerieten. Es ist nicht ausgeschlossen, daß die armierten Boote die Absicht hatten, falls sie nicht auf wesentlichen Widerstand stießen, weiter flußaufwärts vorzudringen, um „Königsberg" mit Torpedos anzugreifen. Im Laufe der dem Sperrversuch folgenden Wochen führten nach Abgang von „Dartmouth" und „Weymouth" die Kreuzer „Chatham" und „Fox" die Blockade durch; während der für einen Ausbruch der „Königsberg" günstigen Zeit des Springhochwassers lagen in der Regel noch weitere Fahrzeuge vor der Mündung des Rufiji. Die Kreuzer wechselten täglich ihre Stellungen — meist lag einer von ihnen bei Mafia oder auch bei der Insel Koma zu Anker —, sie hielten sich nachts weiter außerhalb der Mündung, so daß es sich als unmöglich erwies, zwei zwischen je zwei Einbäumen aufgehängte Torpedos der „Königsberg" mit Ablaßvorrichtung nachts an sie heranzubringen.

Infolge der engen Bewachung bot sich für „Königsberg" kaum noch eine Möglichkeit, Zufuhren über See, besonders Kohlen auf ihrem Liegeplatz im Rufiji zu erhalten. Zur Inbetriebhaltung der Funkenanlage, Licht- und Frischwassererzeugung benötigte jedoch das Schiff dauernd Heizmaterial. Es war daher zu übersehen, daß die vorhandenen Kohlen, etwa eine Bunkerladung, in wenigen Wochen aufgezehrt sein würden. Um die wertvolle Kohlenladung, die gleichzeitig dem Schiff einen gewissen Seitenschutz gewährte, zu erhalten, wurde von Anfang November an der für die genannten Zwecke in Betrieb gehaltene Schiffskessel ausschließlich mit Mangrovenholz

geheizt, eine außerordentlich mühsame Arbeit für die Besatzung, die täglich etwa 30 cbm Holz an Bord zu nehmen hatte. Das Holz wurde durch die Regierungs-Forstnebenstelle Sfalale, Forstassistent Dankert, und die Gerbstoff-Aktiengesellschaft in Mssala geliefert, durch Holzleichter und Daus von Eingeborenen längsseit der „Königsberg" gebracht und an Bord gegeben. Kohlen wurden nur beim Wechseln des Ankerplatzes zum Heizen der Kessel verwendet; auf diese Weise blieb „Königsberg" während der zehn Monate bis zu ihrer Vernichtung fahr- und gefechtsbereit.

Die Anforderungen an die Besatzung steigerten sich immer mehr, da ein ununterbrochener scharfer Wachtdienst bei Tag und Nacht erforderlich wurde. Zu diesem trat bald noch die Flieger-Abwehr hinzu. Am 22. November morgens erschien zum erstenmal über dem Delta ein feindliches Flugzeug, das der Hilfskreuzer „Kinfauns Castle" an Bord herangeführt hatte. Das Flugzeug führte seit diesem Tage öfters Erkundungsflüge über dem Delta aus, wobei es von der „Königsberg" und allen Posten der Abteilung „Delta", zunächst nur mit Gewehren, Maschinengewehren und 3,7 cm-Kanonen beschossen wurde. Bei einem der Flüge wurde es von einer 3,7 cm-Granate der Abteilung „Delta" getroffen und beschädigt, es entkam aber nach See, wo es niedergehen mußte und von „Kinfauns Castle" eingesetzt wurde. Am 10. Dezember mußte dasselbe Flugzeug wegen Motordefekts vor der Kikunja-Mündung niedergehen und trieb dabei auf die Küste zu, in die Nähe des deutschen Postens Mfungu. Der Flieger, ein Unterleutnant des Fliegerkorps Durban, wurde gefangen genommen. Flugzeug und Motor wurden durch das Feuer des Postens soweit möglich unbrauchbar gemacht, da es den wenigen Leuten des Postens nicht möglich war, den schweren Apparat auf Land zu ziehen. Einige armierte feindliche Fahrzeuge bargen trotz heftiger Beschießung durch die Abteilung Mfungu bei steigendem Wasser das Wrack des Flugzeuges, das ein Motorboot zum Hilfskreuzer „Kinfauns Castle" zurückschleppte.

Zur Irreführung der Blockadekreuzer und um ihre Wachsamkeit allmählich möglichst einzuschläfern, ließ der Kommandant der „Königsberg" häufig während der Nacht durch die Abteilung „Delta" an Stellen im Mündungsgebiet, an denen die Aufstellung von Leitfeuern für die Navigierung beim Ein- und Auslaufen von Schiffen in Betracht gekommen wäre, Reisigfeuer abbrennen, Signale zeigen oder Sternsignale feuern; auch wurde durch Scheinwerferleuchten und Schein-Funkenverkehr die Aufmerksamkeit des Gegners angespannt. Diese Manöver verfehlten ihre Wirkung auf die englischen Kreuzer nicht. Der angestrebte Zweck, diese in steter Alarmbereitschaft zu halten und die Be-

satzungen zu ermüden, wurde durch solche Mittel ohne Schwierigkeit erreicht. Wie aus einem erbeuteten Befehl hervorging, wurde mit dem Ausbrechen der „Königsberg" aus dem Delta bei günstigen Wasserverhältnissen dauernd gerechnet. Dies hatte überdies zur Folge, daß durch die für erforderlich gehaltene scharfe Bewachung der „Königsberg" eine beträchtliche Zahl feindlicher Streitkräfte, die andernfalls für die Verwendung auf anderen Kriegsschauplätzen verfügbar gewesen wäre, lange Zeit gebunden wurde.

Der Druck, der auf der gesamten britischen Seekriegführung im November und bis in den Dezember hinein infolge der Operationen zur Feststellung und Vernichtung des deutschen Kreuzergeschwaders lastete, bewirkte, daß in dieser Zeit wesentliche Operationen an der Küste von Deutsch-Ostafrika nicht ausgeführt wurden. Der Rückschlag, den die britische Kriegführung bei dem Angriff auf Tanga erlitten hatte, führte zur Übertragung der Leitung der Landoperationen in Deutsch-Ostafrika von dem Amt für Indien auf das Kriegsamt. Von den Operationen des Gegners zur See bedarf eine Beschießung von Daressalam durch den Kreuzer „Fox" und das Linienschiff „Goliath" am 28. und 30. November Erwähnung, über die der Gouverneur von Deutsch-Ostafrika, Dr. Schnee, wie folgt berichtet:

„Am 28. November erschienen auf der Außenreede vor Daressalam zwei englische Kriegsschiffe, die später als das Schlachtschiff »Goliath« und der Kreuzer »Fox«, sowie zwei andere Schiffe, die als die von den Engländern gekaperten Schlepper der Ostafrika-Linie »Helmuth« und »Adjutant« erkannt wurden. Einer der letzteren suchte die Außenreede nach Minen ab. Nach Verhandlungen unter Parlamentärflagge wurde den Engländern die Einfahrt einer Pinaß in den Hafen zu dem Zweck gestattet, sich davon zu überzeugen, daß die dort liegenden Dampfer der Deutschen Ostafrika-Linie nicht betriebsfähig seien. Unter Bruch der getroffenen Abrede ließen jedoch die Engländer eine weitere mit Maschinengewehren bewaffnete Pinaß einfahren, legten sofort an den deutschen Dampfern an, nahmen an den Maschinen Sprengungen vor und machten Teile der Dampferbesatzungen zu Gefangenen. Als nun auch noch eine dritte armierte Pinaß in den Hafen einfuhr, wurde unserseits mit einem Maschinengewehr das Feuer eröffnet. Darauf begannen die englischen Kriegsschiffe die Beschießung und richteten ihr Feuer in erster Linie auf das Gouvernementsgebäude, das vollkommen zerstört wurde, und auf die Umgegend der Hafeneinfahrt. Unter dem Schutze des Feuers der Schiffe gelang den Pinassen mit Verlusten die Wiederausfahrt aus dem Hafen unter Mitnahme von 15 Europäern, einschließlich einer Wärterin, ferner

von 10 Arabern, 3 Chinesen und 2 Indern der Besatzungen der Dampfer »Feldmarschall« und »König«. Der übrigen Besatzung war es geglückt, vorher an Land zu flüchten.

„Die dritte Pinaß hatte, als sie beschossen wurde, kehrt gemacht. Dem Schlepper »Helmuth« gelang der Durchbruch um 1 Uhr 30 Minuten mittags mit zwei Rettungsbooten von den Dampfern der Deutschen Ostafrika-Linie im Schlepp. Die dritte Pinaß brach um 4 Uhr 30 Minuten nachmittags durch, ließ aber vor der Einfahrt zwei unserer Leichter und ein Boot im Stich.

„Die Beschießung dauerte bis 5 Uhr nachmittags, worauf die Schiffe die Reede verließen und aus Sicht kamen. Das Schlachtschiff »Goliath« schoß aus 30,5 cm-Geschützen. Abgegeben wurden etwa 200 Schuß. Soweit bekannt, sind keine Verluste an Menschenleben entstanden.

„Der an den Maschinen der Schiffe durch die Sprengungen entstandene Schaden wird beim Dampfer »Feldmarschall« auf 100 000, beim »König« auf 150 000 Mark geschätzt. Unserseits wurden durch Leutnant z. See d. R. Soete und einige Askari auf dem »Feldmarschall« der Lieutenant-Commander Patterson, zwei Leutnants und acht Mann gefangen genommen.

„Am 30. November früh erschienen die gleichen Schiffe wieder vor Daressalam. Seitens des Kreuzers »Fox« wurde ein Signal zum Senden eines Bootes gegeben und dann die weiße Flagge geheißt. Das Signal blieb unserseits mit Rücksicht auf den schweren Vertragsbruch der Engländer am Tage vorher unbeantwortet. Um 12 Uhr näherte sich »Adjutant« mit weißer Flagge und dem Signal, ein Boot zu senden, fuhr aber nach vergeblichem Warten wieder zurück. »Fox« wiederholte die weiße Flagge, und beide Kriegsschiffe näherten sich. Um 2 Uhr 10 Minuten nachmittags begann die erneute Beschießung, die bis 4 Uhr 40 Minuten nachmittags dauerte. Es wurden Salven gefeuert und 300 bis 400 Schuß abgegeben.

„Schwer beschädigt sind: Bezirksgericht, Kasino, Bank, Usagara (Deutsch-Ostafrikanische Gesellschaft), Kaiserhof, Vermessungsbüro, Eingeborenenschule, Brauerei, Bauamt und die Wohnungen Niemer, Heuer, Büttner, Heinrich und Merzelina. Im Rekrutendepot wurden mehrere Askariweiber getötet und verwundet. Sonst sind, soweit bekannt, keine Verluste an Menschenleben entstanden.

„Um 5 Uhr 20 Minuten nachmittags näherte sich wieder ein Schlepper unter weißer Flagge. Unserseits wurde keine Antwort gegeben.

gez. Schnee."

Nach der englischen Darstellung[1]) wäre der englische Seebefehlshaber Ende November zu der Überzeugung gekommen, daß das in der Einfahrt von Daressalam versenkte Schwimmdock kein Hindernis für die Ausfahrt der im Hafen liegenden Schiffe mehr bildete. Daher hätte er den Entschluß gefaßt, diese zu zerstören und alle Kohlenprähme und kleineren Fahrzeuge, die der „Königsberg" Vorräte hätten zuführen können, aus dem Hafen zu entfernen. Bei Ankunft der englischen Schiffe vor Daressalam hätte an Land die weiße Flagge geweht. Dem stellvertretenden Gouverneur wäre bei seinem Anbordkommen auf „Fox" die englische Absicht auseinandergesetzt; er habe keine endgültige Antwort erteilt, vielmehr erklärt, die militärischen Behörden zu Rate ziehen zu müssen. Nachdem eine weitere Stunde verflossen sei, auch die weiße Flagge an Land weiter wehte, habe der Kommandant des „Fox" die englischen Boote in den Hafen einfahren lassen. Drei Schiffe und einige Hafenfahrzeuge seien von den englischen Bootsbemannungen fahrtunfähig gemacht worden, die Besatzungen von ihnen ohne Widerstand entfernt. Bei der Rückfahrt sei von Land aus Feuer auf die englischen Boote eröffnet worden, obwohl an Land noch die weiße Flagge wehte. Dabei seien ein Mann getötet, drei Offiziere und elf Mann verwundet, vier Offiziere und acht Mann vermißt. Auf diesen deutschen Angriff hin sei von den englischen Schiffen das Feuer auf die Stadt eröffnet worden.

Die gegenteilige Auffassung der deutschen Behörden und des englischen Befehlshabers erhellt aus dem Briefwechsel zwischen dem Vertreter des deutschen Gouverneurs, Regierungsrats Humann, und dem Kommandanten des „Fox", der mit den englischen Schiffen am 30. November von Sansibar wieder vor Daressalam eintraf. Das englische Protestschreiben lautete:

„H. B. M. S. »Fox«, Daressalam,

30. November 1914.

„Ich erhebe in schärfster und nachdrücklichster Weise Protest wegen des folgenden groben Verstoßes gegen internationales Kriegsrecht, begangen zu Daressalam am 28. November 1914:

„Trotz des Umstandes, daß zwei weiße Flaggen, die in meilenweitem Umkreis sichtbar waren, auf dem Signalmast beim Hafeneingang wehten und dort den ganzen Tag über geheißt blieben, wurde plötzlich dort von deutschen Truppen ein heftiges und andauerndes Geschütz-, Gewehr- und Maschinengewehrfeuer auf die zu den britischen Schiffen gehörenden Boote und Mannschaften eröffnet.

[1]) In Corbett, Naval Operations, Vol. II, Seite 286 ff.

„Die inhumane Handlungsweise wurde im vorliegenden Falle noch verschärft durch die Tatsache, daß ein großer Teil dieses mörderischen Feuers ganz offensichtlich aus der unmittelbaren Nachbarschaft des Signalmastes herrührte.

„Ich habe Ihnen nun die gebührende Anzeige zu machen, daß zu beliebiger Zeit, heute, den 30. November, von 10½ Uhr an, Ihre Stadt zur Strafe beschossen werden soll, nachdem zwei blinde Kanonenschüsse das Signal zum Beginn des Bombardements gegeben haben werden. Da ich glaube, daß sich kranke Leute an Bord der »Tabora« befinden, will ich mich bemühen, sie vor Schaden zu bewahren, doch kann ich sie, wie ich Ihnen bereits mitteilte, nicht als rechtmäßiges Hospitalschiff anerkennen, noch kann ich in irgendeiner Weise die Verantwortlichkeit für die Sicherheit der an Bord Befindlichen übernehmen.

gez. Fr. W. Caulfield,
Kapitän S. B. M. Marine und ältester britischer Marineoffizier an der ostafrikanischen Küste.

An den Gouverneur von Daressalam."

Darauf antwortete der Stellvertreter des deutschen Gouverneurs:

„Daressalam, den 2. Dezember 1914.

„Euer Hochwohlgeboren bestätige ich den Empfang des gefälligen Schreibens vom 30. November 1914.

„Bei der Besprechung an Bord H. M. S. »Fox« am 28. November hatte ich mit dem Herrn Kommandanten vereinbart, daß eine Pinaß des Kriegsschiffes mit wenigen Offizieren oder Mannschaften meiner Pinaß folgen sollte, um sich von der Betriebsunfähigkeit der Schiffe im Hafen zu überzeugen. Nur diese Besichtigung war zugestanden worden; über die zu ergreifenden Schritte, um die Schiffe eventuell betriebsunfähig zu machen, war zunächst noch nichts vereinbart.

„Entgegen dieser Abmachung fuhren zwei Pinassen mit starken Besatzungen in den Hafen ein, während eine dritte Pinaß sich anschickte, in der Hafeneinfahrt und im Hafen Bojen auszulegen. Ferner wurden ohne vorherige Verständigung mit den deutschen Behörden die Maschinen auf den Schiffen gesprengt und ein Teil der Mannschaft, darunter sogar die Stewardeß, gefangen fortgeführt.

„Infolge dieser verabredungswidrigen Maßnahmen sah sich der militärische Befehlshaber zu bewaffnetem Einschreiten gezwungen.

„Die weiße Flagge blieb zunächst wehen, um anzuzeigen, daß der einen zugestandenen Pinaß keine Gewalt entgegengesetzt werden sollte. Später

im Verlaufe des sich entwickelnden Kampfes war keine Möglichkeit mehr, die Flagge niederzuholen.

Indem ich hierdurch den Protest Euer Hochwohlgeboren als unbegründet zurückweise, erhebe ich meinerseits nachdrücklich Protest gegen die Verletzung der Abmachungen durch die britischen Streitkräfte.

Der stellvertretende Gouverneur.

gez. Humann.
Kaiserlicher Regierungsrat.

An den Herrn Kommandanten von H. M. S. »Fox«,
Ältesten Offizier des britisch-ostafrikanischen
Geschwaders."

Es handelt sich demnach offensichtlich keineswegs um einen hinterlistigen Überfall von deutscher Seite, sondern um eine durch das den getroffenen Verabredungen zuwiderlaufende, rücksichtslose englische Verhalten hervorgerufene Abwehrmaßnahme. Daß die deutschen Behörden nur im äußersten Falle das Feuer zu eröffnen sich entschlossen, geht schon daraus hervor, daß sie bis zu dieser Zeit fast ängstlich bemüht waren, durch ihr Verhalten eine Beschießung des unbefestigten Daressalam durch den Gegner zu verhindern. Mit einer solchen mußten sie aber unmittelbar rechnen, sobald sie einmal das Feuer auf die englischen Boote eröffnen ließen. Daß sich keine Gelegenheit fand, die auf der Signalstation wehende weiße Flagge niederzuholen, bleibt ein bedauerliches Versehen, das sich nur durch die Schnelligkeit, mit der die Entschlüsse bei dem unerwarteten Vorgehen der Engländer zu fassen waren, erklären läßt.

Da die Fliegererkundung über dem Rufiji-Delta infolge des unzureichenden Materials an Flugzeugen — das bis dahin verwandte konnte keinen Beobachter mitführen — zunächst keine Ergebnisse zeitigte, wurde am 23. Dezember von den englischen Hilfsschiffen unter dem Schutze der Kreuzer eine gewaltsame Erkundung gegen die Sfimba-Uranga-, Kiomboni- und Mfala-Mündung ausgeführt. Die vorausgesandten Hilfsschiffe „Duplex" und „Adjutant" richteten ein heftiges Feuer gegen die Stellungen und Posten an der Sfimba-Uranga-Mündung, zogen sich danach aber unverrichteter Sache zurück, als sie von der Abteilung „Delta" lebhaftes Gegenfeuer erhielten. Der außerhalb der Mündung gebliebene Dampfer „Helmuth" beschoß inzwischen die Kiomboni-Uferstellung, während der Kreuzer „Hyacinth" von der Reede aus die Stellungen mit Geschützfeuer eindeckte. Da man glaubte, auf den englischen Fahrzeugen Truppen zu beobachten, so hatte die Abteilung „Delta" zunächst den Eindruck,

daß eine Landung geplant war, falls die Mündungen nicht mehr von den Deutschen besetzt vorgefunden würden. Erst später stellte sich heraus, daß der Zweck der gewaltsamen Erkundung die Feststellung war, ob der Sperrdampfer „Newbridge" noch an seinem Platze läge, ob die Uferstellungen noch voll besetzt seien und ob sich Geschütze in ihnen befänden.

Um die gleiche Zeit wurde von dem Hilfskreuzer „Kinfauns Castle" eine Beschießung der südlich des Rufiji-Deltas gelegenen unverteidigten Stadt Kilwa ohne jeden Grund und vorherige Verhandlung vorgenommen, die ohne Zweifel eine völkerrechtswidrige Handlung darstellte. Da eine andere Erklärung nicht gefunden werden konnte[1]), hielt der Kommandant der „Königsberg" es für nicht ausgeschlossen, daß solche Handlungen den Zweck verfolgten, den deutschen Kreuzer aus dem Rufiji herauszulocken, um ihn dann mit Übermacht anzugreifen. Der deutsche Militärbefehlshaber in Daressalam, Generalmajor a. D. Wahle, der ohne genauere Kenntnis der seestrategischen und seetaktischen Verhältnisse annahm, „Königsberg" könne in der Tat auslaufen und das englische Geschwader angreifen, richtete ein dienstliches Ersuchen an den Kommandanten auszulaufen, um das Schlachtschiff „Goliath" zu vernichten, das Daressalam bedrohte. Dies wurde von Fregattenkapitän Looff abgelehnt.

Engl. Linienschiff „Goliath" (1898)

Länge	118,9 m
Wasserverdrängung	13 160 t
Geschwindigkeit	18,3—18,7 sm
Armierung	4-30,5 cm; 12-15,2 cm; 10-7,6 cm; 4 Tpd. R.
Besatzung	750

Mitte Dezember 1914 zog die englische Admiralität die Erklärung der Blockade über die gesamte deutsch-ostafrikanische Küste in Betracht; der Mangel an einer genügenden Zahl geeigneter Fahrzeuge ließ sie jedoch zunächst noch davon Abstand nehmen. Da es für die Durchführung des Blockadedienstes bei dem zeitweise stürmisch wehenden Nordost-Monsun an geeigneten Ankerplätzen fehlte, so setzten sich die Engländer am 10. Januar 1915 in den Besitz der nur von einem schwachen Schutztruppenposten — einem Offizier, Leutnant d. R. Schiller, zwei deutschen Unteroffizieren und

[1]) Erst später wurde bekannt, daß der Bezirksamtmann von Kilwa bei Annäherung des englischen Hilfskreuzers aus einem alten Böller auf dem hinter der Stadt gelegenen Hügel drei Warnungsschüsse hatte abgeben lassen, die die Bewohner der Ortschaft auf die Möglichkeit einer Beschießung hinweisen und sie daher zur Räumung der am Strande gelegenen Häuser veranlassen sollten. Die Abgabe der drei blinden Schüsse hat vermutlich auf der „Kinfauns Castle" den Eindruck hervorgerufen, als ob Kilwa ein militärisch verteidigter Ort sei.

20 Askari — verteidigten Insel Mafia. Sie landeten zu diesem Zweck nach heftiger Beschießung der Insel nicht weniger als sechs Kompagnien indischer und schwarzer Truppen unter dem Schutze von „Chatham", „Fox", „Kinfauns Castle" und „Adjutant". Leutnant d. R. Schiller nahm mit seinen 22 Mann das Gefecht an und kämpfte etwa fünf Stunden, bis er selbst schwer verwundet liegen blieb. Das heldenmütige Verhalten des deutschen Offiziers ebenso wie dasjenige seiner Frau, die ihn nach seiner schweren Verwundung aus dem Feuer holte, veranlaßte selbst den Gegner zu Äußerungen hoher Bewunderung.

Die britischen Blockadestreitkräfte erhielten durch die Besetzung von Mafia vor allem in der geräumigen Bucht von Tirene an der Nordwestseite der Insel einen sehr guten Ankerplatz für ihre sehr zahlreichen Hilfsfahrzeuge, während für „Königsberg" der von Leutnant d. R. Schiller sehr gut geleitete Küstenbeobachtungsposten ausfiel, der nicht selten wichtige Meldungen über die Bewegungen der englischen Schiffe vor dem Rufiji erstattet hatte.

Um die Jahreswende löste „Weymouth" die „Chatham" und der alte neuseeländische Kreuzer „Pyramus" den „Fox" ab, die mit „Kinfauns Castle" zur Überholung nach Bombay gingen. Auch war „Hyacinth" vom Kap-Geschwader zu den Blockadestreitkräften getreten, so daß „Weymouth" Anfang Februar die Deckung der infolge des ungünstigen Klimas notwendig gewordenen Räumung der englischen Stellungen am Umba — nördlich Tanga — übernehmen konnte, die am 10. Februar beendet war[1]).

In Abwesenheit der „Weymouth" führte am 6. Februar der mit drei 4,7 cm-SK. und zwei Maschinengewehren armierte frühere deutsche Dampfer „Adjutant" mit Unterstützung durch „Hyacinth" eine Erkundung der Sfimba-Uranga-Mündung aus, bei der er durch Beschießung mit dem 6 cm-Bootsgeschütz, zwei 3,7 cm-Geschützen und mit Maschinengewehren der Abteilung „Delta" manövrierunfähig wurde und strandete; eine 6 cm-Granate hatte das Hauptdampfrohr der Rudermaschine durchbohrt. Nachdem die englische Kriegsflagge an Bord niedergeholt und eine weiße Flagge im Topp des Mastes gesetzt war, ergab sich die Besatzung, ein Offizier, 21 Mann und 2 Farbige, dem stellvertretenden Führer der Abteilung „Delta", Oberleutnant z. See d. R. Herm, der das Gefecht geleitet hatte. Die englische Besatzung des „Adjutant" hatte sich nach Aussage des Kommandanten, Leutnants Price, schimpflicher Feigheit schuldig gemacht, indem sich die Leute nach dem Einschlagen der ersten Treffer platt an Deck gelegt hatten und nicht zu bewegen gewesen waren, die Geschütze wieder zu

[1]) Siehe Heft Übersichtskarten (Anlage 6), Karte 3.

besetzen. Es waren somit vor dem Heißen der weißen Flagge keineswegs alle Mittel zur Verteidigung erschöpft worden. Nach der Übergabe des Dampfers wurden — mit bereitwilliger Hilfe der englischen Besatzung — die völlig unversehrten Geschütze und Maschinengewehre samt Munition und Vorräten an Land geschafft, eine Maßnahme, die sich als richtig erwies, da die englischen Kreuzer „Hyacinth“ und Pyramus“ sich bemühten, das gestrandete Schiff durch Geschützfeuer zu vernichten.

Die erbeuteten drei 4,7 cm-Geschütze und zwei Maschinengewehre wurden an der Sfimba-Uranga-Mündung in Stellung gebracht, und zwar zwei Geschütze auf dem Ost-, eins auf dem Westufer. Starke Sanddeckungen, von oben geschützt durch die an Land geschafften dünnen Panzerplatten des „Adjutant“, wurden für die neuen Geschütze aufgeworfen.

Obwohl etwa 300 Schuß aus den Schiffsgeschützen auf „Adjutant“ gefeuert wurden, erhielt er, abgesehen von einem Brand im Achterschiff, doch nur wenige Treffer unter der Wasserlinie, so daß es der Abteilung „Delta“ in angestrengtester Arbeit gelang, ihn abzudichten, abzuschleppen und zur Reparatur längsseit der „Königsberg“ zu bringen.

Die Gefechtsverluste auf „Adjutant“ betrugen einen Toten und einen Schwerverwundeten. Auf deutscher Seite waren keine Verluste zu verzeichnen. Auf die Bitte des Ältesten englischen Offiziers, die durch Funkspruch auf „Königsberg“ gegeben war, wurden die britischen Verluste den englischen Kreuzern funkentelegraphisch mitgeteilt.

Nach Erzählung des Leutnants Price wären die britischen Seeoffiziere überrascht gewesen, daß „Königsberg“ ihre Funkspruchanlage noch dauernd empfangs- und gebebereit hielt, da sie hiernach doch noch über Kohlenvorräte verfügen mußte. Nach Ansicht der Engländer mußten die im Rufiji liegenden Fahrzeuge schon lange ihr gesamtes Heizmaterial aufgebraucht haben, es sei denn, daß „Königsberg“ noch laufend Zufuhren über See erhielt, die den britischen Wachtfahrzeugen entgingen. Vielleicht war auch das am Sylvestertage 1914 von einem der englischen Kreuzer an „Königsberg“ in deutscher Sprache gegebene Funkentelegramm[1]), das Wünsche für das neue Jahr enthielt und kurz beantwortet wurde, ein Fühler in diesem Sinne gewesen.

Durch Funkspruch über „Königsberg“ wurde für den 22. Februar eine Zusammenkunft des derzeitigen Ältesten britischen Seeoffiziers in Ost-

[1]) Das Telegramm des englischen Kreuzers lautete: „An »Königsberg«. Wir wünschen Ihnen ein fröhliches Fest und ein glückliches neues Jahr, wir hoffen, Sie bald zu sehen.“ Der deutsche Kommandant antwortete: „Thanks, same to you, if you want to see me, I am always at home.“ („Danke, das gleiche wünsche ich Ihnen; wenn Sie mich zu sehen wünschen, ich bin stets zu Hause.“)

afrika, des Kommandanten der „Weymouth", Kapitäns W. D. Church, mit dem deutschen Gouvernement vor Daressalam vereinbart. Abgesehen von Verhandlungen über die Fürsorge für die beiderseitigen Kriegsgefangenen wurde hierbei von den Engländern eine Mitteilung für den deutschen Gouverneur übergeben, nach der die Küste von Deutsch-Ostafrika vom 1. März an als blockiert erklärt wurde. Die Blockadeerklärung hatte folgenden Wortlaut:

„Erklärung. Ich, W. D. Church, Kapitän Seiner Britannischen Majestät und Ältester Seeoffizier an der Ostküste Afrikas, erkläre hiermit kraft der mir von Seiner Britannischen Majestät Regierung übertragenen Gewalt im Namen Seiner Britannischen Majestät, daß von Mitternacht des 28. Februar 1915 an die Blockade über die Deutsch-Ostafrika-Küste in einer Ausdehnung von 4° 41′ bis 10° 40′ südlicher Breite sowie über alle dieser Küste vorgelagerten deutschen Inseln verhängt wird, und erkläre ferner, daß von der genannten Zeit an jeder Verkehr mit der Küste verboten ist.

Neutrale Schiffe, die sich in Häfen oder an Orten der Deutsch-Ostafrika-Küste aufhalten, dürfen bis Mitternacht des 4. März 1915 auslaufen."

Nach einer weiteren Erklärung des britischen Seebefehlshabers erstreckte sich die Blockade auch auf die Dau-Küstenschiffahrt; das Abkommen XI der II. Haager Friedenskonferenz vom 18. Oktober 1907 über gewisse Beschränkungen in der Ausübung des Beuterechts im Seekriege (Artikel 3) sollte somit keine Anwendung finden. Die Blockadeerklärung wurde am 24. Februar durch den Gouverneur in Deutsch-Ostafrika bekannt gegeben.

Als Blockadestreitkräfte waren am 1. März folgende englischen Schiffe an der Küste von Deutsch-Ostafrika versammelt: Kleine Kreuzer „Weymouth", „Hyacinth", „Pyramus", ferner „Pioneer", der im Februar aus Australien hinzugekommen war, Hilfskreuzer „Kinfauns Castle", der Ende des Monats mit neuen Wasserflugzeugen aus Bombay eingetroffen war, sowie vier armierte Walfischfänger von 160 bis 180 Tonnen, mit je zwei 3-Pfündern armiert, und das Hilfskriegsschiff „Duplex".

Die Schiffe waren am 1. März auf die Küste verteilt und zeigten zu Beginn der Blockade eine äußerst rührige Tätigkeit durch Befahren des ganzen Küstengebiets. Von den Walfischfängern lagen ein bis zwei stets vor den Nord-Deltamündungen, während sich der jeweilige Wachtkreuzer weiter ab, entweder bei der Insel Koma oder in der Tirene-Bucht hielt.

Der gefangene englische Kommandant des „Adjutant" hatte unter anderem von der Absicht der Engländer berichtet, flachgehende Kanonenboote nach dem Rufiji zu bringen, um in das Innere des Deltas einzudringen und „Königsberg" anzugreifen.

Obwohl eine solche Mitteilung über geplante Operationen des Gegners aus dem Munde eines englischen Offiziers eigenartig erschien, wurde daraufhin an der Südostseite der Sfuninga-Insel ein 3,7 cm-Geschütz aufgestellt, und es wurden dort Schützengräben angelegt, um Fahrzeuge, die etwa in die Sfimba-Uranga-Mündung eindringen würden, nicht nur an der Mündung selbst, sondern auch weiter flußaufwärts nochmals unter Feuer nehmen zu können.

Am 7. März traf Vizeadmiral King-Hall vom Kap her auf dem Linienschiff „Goliath" bei Mafia ein, um die Leitung der Blockadeoperationen zu übernehmen. Er erhielt den Eindruck, daß die im Gebiet des Rufiji-Deltas herrschende rührige Tätigkeit der Deutschen auf die Absicht der „Königsberg" hindeutete, zur Zeit der Äquinoktial-Gezeiten aus dem Fluß auszubrechen. Er hielt daher außer dem „Goliath" „Weymouth" und „Hyacinth" sowie zwei der Walfischfänger vor dem Rufiji vereinigt, so daß für die Blockierung der übrigen Küste nur wenige Fahrzeuge zur Verfügung standen. Der Admiral hatte gehofft, „Königsberg" durch Bombenangriffe der von „Kinfauns Castle" herangeführten Flugzeuge bezwingen zu können, doch erwies sich diese Hoffnung infolge der Ungeeignetheit der Flugzeuge für diesen Zweck als trügerisch. Abgesehen von einer kurzen Beschießung von Lindi durch „Goliath" kamen daher bald sowohl die See- wie auch die Landoperationen zum Stillstand. Eine Anregung der Admiralität, zu einem gemeinsamen Angriff der See- und Landstreitkräfte 2000 Mann Marinetruppen zur Verfügung zu stellen, hatte der in Ostafrika den Oberbefehl führende General Wapshare als undurchführbar abgelehnt. Die Marinetruppen waren daher nach den Dardanellen transportiert worden. Am 25. März erhielt Admiral King-Hall Befehl, seine Flagge auf „Hyacinth" zu setzen, da auch „Goliath" bei den Dardanellen Verwendung finden sollte.

Am 3. März 1915 ging auf „Königsberg" über die Funken-Großstation Windhuk ein Funkspruch des Admiralstabes der Marine ein, nach dem ein Hilfsschiff für den Kreuzer von der Heimat nach Deutsch-Ostafrika abgegangen und hier voraussichtlich Mitte April zu erwarten sei. Es war dies seit dem 1. August 1914 die erste unmittelbar auf „Königsberg" eintreffende Nachricht aus der Heimat. Der Befehl des Admiralstabes schrieb vor, daß mit dem Hilfsschiff bei Annäherung an die Küste von Deutsch-Ostafrika vom 1. April ab in Funkspruchverbindung getreten und daß ihm ein Treffpunkt angegeben werden sollte, an dem es zu „Königsberg" zu stoßen hätte. Fregattenkapitän Looff befürchtete mit Recht, daß bei Ausführung dieses Befehls die britischen Kreuzer durch den Funkspruchverkehr der „Königsberg" mit dem Hilfsschiff auf dessen Annäherung aufmerksam

werden würden. Da der Funkspruchverkehr sich anderseits nicht umgehen ließ, wollte man das Hilfsschiff nicht ohne Anweisung lassen und dadurch der Gefahr aussetzen, von den britischen Blockadestreitkräften abgefangen zu werden, so versuchte der Kommandant der „Königsberg", die Aufmerksamkeit der Gegner vorher abzulenken. Der schon früher[1]) eingerichtete Schein-Funkenverkehr zwischen den drei zur Verfügung stehenden Stationen wurde jede Nacht nachdrücklich durchgeführt, um die Blockadekreuzer zu täuschen und den Verkehr mit dem Hilfsschiff bei seinem Einsetzen möglichst unverdächtig erscheinen zu lassen.

Das von Oberleutnant z. See d. R. Christiansen geführte Hilfsschiff für „Königsberg" war der etwa 6000 Br. R. T. umfassende englische Dampfer „Rubens", der bei Kriegsbeginn in Hamburg lag und am 12. Februar zur Ausrüstung und Bemannung mit Marinepersonal unter der Bezeichnung „Sp. A."[2]) nach Wilhelmshaven überführt worden war. Die Art der Beladung und das Aussehen des Schiffes waren so gehalten, daß dieses bei Untersuchung durch ein feindliches Kriegsschiff möglichst unverdächtig erschien. Unten im Schiff waren auf fünf Laderäume verteilt etwa 1600 Tonnen westfälischer Kohle untergebracht. In den Bodentanks wurden etwa 700 Tonnen Frischwasser mitgeführt. Auf den Kohlen lagen, auf sämtliche Laderäume verteilt: Munition (1000 Schuß für 10,5 cm-SK), Maschinenausrüstung, Proviant, Messe- und Kantinenausrüstung für „Königsberg", für die auch zwei 6 cm-Bootskanonen mit Munition sowie ein Sauerstoffschneideapparat mitgegeben waren. Für die Schutztruppe waren 1800 Gewehre, Modell 98, sechs Maschinengewehre und etwa 3 Millionen Patronen, Proviant, Bekleidungs- und Sanitätsausrüstung an Bord. Aufgefüllt waren die Laderäume mit Holz, außerdem war eine große Deckslading von Holz an Bord gegeben, um das Schiff als Holzdampfer erscheinen zu lassen. Für den eigenen Gebrauch waren 1200 Tonnen Bunkerkohlen an Bord.

Am 18. Februar 1915 abends hatte „Sp. A." Wilhelmshaven verlassen und sofort die norwegische Küste angesteuert, nachdem es bei dem herrschenden unsichtigen Wetter das zu seiner Begleitung bestimmte Unterseeboot „U 9" nicht angetroffen hatte. Das Schiff erhielt nach der Ausfahrt Namen und Aussehen des dänischen Frachtdampfers „Kronborg", seine Papiere besagten, daß es sich auf der Reise von Karlskrona nach dem La Plata befände. Von der Höhe des Sognefjords wurde ein Kurs gewählt, der in der Mitte zwischen Island und den Färöer-Inseln hindurchführte.

[1]) Siehe Seite 160, 161.

[2]) „Sp. A." bedeutet „Sperrbrecher A." Auf diese Weise waren die zum Abfahren minenfreier Kurse bestimmten Hilfsschiffe der Hochseeflotte bezeichnet.

Auf der Höhe der Shetlands hinderte jedoch das immer schlechter gewordene Wetter die Innehaltung des Kurses, und es erfolgte in der Nacht vom 23./24. Februar der Durchbruch der Blockadelinie Shetlands—Färöer bei schwerem Nordostschneesturm, bei dem die hohe See das tiefbeladene Schiff fast beständig unter Wasser hielt und die Deckslabung teilweise über Bord ging. Den Nordatlantischen Ozean, in dem noch weiterhin viel schlechtes Wetter angetroffen wurde, durchfuhr das Schiff ohne Zwischenfall. Am 6. März wurden die Kap Verdeschen Inseln passiert und der Kurs dann etwa 100 Seemeilen außerhalb der Handelsstraßen Kap Verde—Kap der Guten Hoffnung abgesetzt. Nunmehr besagten die Schiffspapiere, daß der Dampfer nach Mombasa bestimmt sei. Am 22. März wurde das Kap der Guten Hoffnung passiert, danach Europa-Insel zur Kontrolle der Chronometerstände angesteuert.

In der Nacht vom 3./4. April wurde der erste Funkspruch der „Königsberg" auf dem Hilfsschiff „Rubens" gehört, einige Tage später wurde die beiderseitige Funkenverbindung hergestellt. Durch die Meldung des Dampfers wurde dem Kommandanten der „Königsberg" erst bekannt, daß das Schiff außer der für den Kreuzer bestimmten Hauptladung auch eine Beiladung für die Schutztruppe an Bord hatte. Die Lage des Schutzgebietes mußte zu dieser Zeit als gefährdet gelten, da gegenüber der erwarteten großen Offensive der Gegner Munitionsknappheit bei der Schutztruppe herrschte. Es waren damals für jedes im Schutzgebiet befindliche Gewehr nur 150 und für jedes Maschinengewehr 10 000 Schuß vorhanden. Die Lage in Deutsch-Ostafrika ließ es deshalb als erforderlich erscheinen, zunächst die für die Schutztruppe bestimmte Ladung des „Rubens" in das Schutzgebiet hineinzubringen und dort zu landen, wo sie möglichst schnell der Schutztruppe zugeführt werden konnte. Die Hauptkräfte der Schutztruppe operierten damals im Norden des Schutzgebietes an der deutsch-englischen Grenze; als für die Landung in Frage kommenden, günstig gelegenen Hafen sah daher Kapitän Looff Tanga an.

Dem Oberleutnant z. See d. R. Christiansen wurde demgemäß am 11. April durch Funkspruch der Befehl erteilt, bei Tagesanbruch am 14. April den Hafen von Tanga von Norden her anzusteuern, die Schutztruppenladung so schnell wie möglich zu löschen und danach wieder auszulaufen.

„Rubens" hatte in der Nacht vom 7./8. die Comoren passiert und in der Zeit vom 9. bis 11. April bei der Insel Aldabra zu Anker gelegen, da eine Anweisung von „Königsberg" über den anzusteuernden Treffpunkt noch nicht eingegangen war. Dabei wurde beobachtet, daß englische und französische Kriegsschiffe sich funkentelegraphisch in offener Sprache über den Funkspruchverkehr des Hilfsschiffes unterhielten. Aus diesem Grunde

wurde auch auf den Funkspruch der „Königsberg" vom 11. April, der den Befehl zum Anlaufen von Tanga enthielt, eine Antwort nicht erteilt. Am 13. abends stand „Rubens" etwa 50 Seemeilen östlich der Nordspitze von Pemba. Auf Grund der Nachrichten, die „Königsberg" über die Art des Patrouillendienstes im Pemba-Kanal gefunkt hatte, gelang es dem Hilfsschiff, dem in jenen Gewässern die Blockade ausübenden Hilfskriegsschiff „Duplex" auszuweichen und mit höchster Fahrt am 14. April bei Tagesanbruch die Einfahrt zu der nördlich Tanga gelegenen Mansa-Bucht zu erreichen. Als „Rubens" zwei Seemeilen südlich der Einfahrt stand, wurde außer dem vor der Bucht wartenden Lotsenboot ein von Süden sich schnell nähernder englischer Kreuzer, wie sich später ergab „Hyacinth", gesichtet, der auf etwa drei Seemeilen Entfernung das Feuer eröffnete. „Rubens" steuerte, ohne den Lotsen an Bord zu nehmen, mit höchster Fahrt soweit wie möglich in die Bucht hinein, wo er auf 10 m Wasser unter Land ankerte. Der Kreuzer feuerte über Land weiter auf den Dampfer, der nunmehr Treffer erhielt. Um die Ladung vor der Zerstörung zu bewahren, ließ Oberleutnant z. See d. R. Christiansen die Bodenventile öffnen und Feuer an die Holzladung legen. Das Schiff versank darauf allmählich bis zum Oberdeck. Die Besatzung begab sich in zwei Booten an Land, wobei sie von „Hyacinth" beschossen wurde und Oberleutnant z. See d. R. Christiansen sowie zwei Mann der Besatzung verwundet wurden. „Hyacinth", der in die Bucht einfuhr, setzte die Beschießung des „Rubens" bis 11 Uhr 30 Minuten vormittags fort und entfernte sich dann. Ein Versuch der Engländer, an Bord des Hilfsschiffes zu gelangen, wurde durch Maschinengewehrfeuer verhindert.

Nachdem „Hyacinth" die Mansa-Bucht verlassen hatte, ging der größte Teil der Besatzung von „Rubens", die sich mit einem dort stationierten Zug der Schutztruppe während der Beschießung des Landungsplatzes von der Küste zurückgezogen hatte, nach der Landungsstelle zurück. Schon in der Nacht vom 14. zum 15. April begannen die Bergungsarbeiten. Bei Niedrigwasser konnte an Deck gearbeitet werden. Durch die Taucher der „Königsberg" und „Möwe" sowie durch inaktive Marinetaucher, die bei der Schutztruppe eingezogen waren, wurde in etwa fünfwöchiger, angestrengter Arbeit ein erheblicher Teil der Ladung des Dampfers an Geschützen, Handwaffen, Munition, Lagerausrüstung und Bekleidung in noch kriegsbrauchbarem Zustande geborgen. Die mit hervorragender Energie und großer seemännischer Umsicht von Oberleutnant z. See d. R. Christiansen bewirkte Heranführung des Dampfers „Rubens" bedeutete somit für die Stärkung der Widerstandskraft der Schutztruppe in Deutsch-Ostafrika einen ganz wesentlichen Erfolg.

Während der Zeit der Annäherung des Hilfsschiffes hatte der Kommandant der „Königsberg“ aus dem Verhalten des Gegners vor der Rufiji-Mündung, insbesondere der Zusammenziehung aller Blockadestreitkräfte vor dem Mündungs-Delta, den Eindruck gewonnen, daß die Engländer infolge des von ihnen beobachteten regen deutschen Funkspruchverkehrs mit einem Versuch des deutschen Kreuzers, aus der Mündung auszubrechen, rechneten. Für die ungehinderte Einfahrt des Hilfsschiffes nach Tanga, im Norden des Schutzgebietes, schien diese Vereinigung der feindlichen Streitkräfte bei Mafia sehr günstig. Durch Vortäuschung lebhafterer Tätigkeit der Vorposten an den Mündungen, Abbrennen von Signalen und Zeigen von Leuchtfeuern versuchten „Königsberg“ und die Abteilung „Delta“ daher beim Gegner den Eindruck zu verstärken, daß eine Unternehmung seitens des deutschen Kreuzers unmittelbar bevorstehe, und dadurch die feindlichen Streitkräfte an die Rufiji-Mündung zu fesseln. „Königsberg“ hatte dazu auch ihren Liegeplatz im Rufiji gewechselt und einen neuen Ankerplatz am Kikunja-Arm gewählt, von dem aus ein Inseegehen als wahrscheinlicher gelten konnte, was dem Gegner durch Fliegerbeobachtung bald bekannt werden mußte, — am 12. März 1915 hatte sich zum erstenmal seit dem 10. Dezember wieder ein englisches Flugzeug vor dem Delta gezeigt. Fregattenkapitän Looff hatte die Absicht, sobald das Einlaufen des Hilfsschiffes in Tanga geglückt wäre, alle Maßnahmen zur Täuschung des Gegners im Rufiji-Gebiet einstellen zu lassen. Sobald dann Ruhe eingetreten wäre und die Blockadeschiffe sich wieder zerstreut hätten, wollte er versuchen, mit „Königsberg“ auszubrechen, um sich mit „Rubens“ zu weiterer Kriegführung auf See zu vereinigen.

Im nördlichen Küstengebiet bei Tanga patrouillierte in den Nächten vor dem 14. April, wie dem Dampfer „Rubens“ durch Funkspruch mitgeteilt war, nur das Hilfskriegsschiff „Duplex“, dessen regelmäßige Fahrten durch die Küstenposten beobachtet und an „Königsberg“ gemeldet waren. Noch am 13. April vormittags waren sämtliche Blockadestreitkräfte mit Ausnahme von „Duplex“ bei Mafia gesichtet worden. Das Erscheinen des „Hyacinth“ an dem Ansteuerungspunkt vor der Mansa-Bucht, an dem „Rubens“ gemäß der funkentelegraphischen Anweisung der „Königsberg“ am 14. April früh stehen sollte, ist ein weiterer Beweis dafür, daß schon zu jener Zeit die Engländer jeden deutschen Funkspruch vermittels der in ihre Hand gefallenen deutschen Geheimbücher zu entziffern in der Lage waren[1]).

[1]) Es ist dem Kommandanten der „Königsberg“ später von englischen Seeoffizieren bestätigt worden, daß sie die von „Königsberg“ an „Rubens“ gefunkten Befehle entziffert hätten. Die Geheimbücher seien ihnen bei der Wegnahme eines deutschen Hospitalschiffes in der Heimat in die Hände gefallen. Die Entzifferung der Telegramme fand

Um hierüber Gewißheit zu erlangen, ließ Fregattenkapitän Looff an den auf den 15. April folgenden Tagen an einen auf See gedachten zweiten Hilfsdampfer chiffrierte Scheinfunkenbefehle geben, die die Blockadestreitkräfte bei richtiger Entzifferung zu einer bestimmten Zeit nach der ganz im Süden des Schutzgebietes gelegenen Bucht von Mikindani locken mußten. Da hierauf drei feindliche Kreuzer genau zur bestimmten Zeit dicht bei der genannten Bucht überraschend erschienen, so wurde die Richtigkeit der Annahme bestätigt, daß der Gegner im Besitz der deutschen Chiffriermittel sich befände. Diese Kenntnis wurde nun weiter ausgenutzt, um den Gegner durch chiffrierte, an das gedachte zweite Schiff gerichtete Funkensignale in den Glauben zu versetzen, nach dem Einlaufen des Dampfers „Rubens" seien außerhalb der Mansa-Bucht Minen gelegt. Die Engländer haben dies allem Anschein nach auch geglaubt; denn sie haben das Bergen der für die Verteidigung des Schutzgebietes so wichtigen Ladung in der ganzen folgenden Zeit nicht gestört, sich vielmehr bis zur Beendigung der Bergungsarbeiten stets außerhalb des als minenverseucht bezeichneten Gebietes vor der Mansa-Bucht gehalten.

Mit der Vernichtung des Hilfsschiffes „Rubens" war der „Königsberg" die erhoffte Möglichkeit, mit Hilfe der Materialvorräte des Dampfers die Kreuzertätigkeit im Indischen oder Atlantischen Ozean wieder aufzunehmen und sich gegebenenfalls nach der Heimat durchschlagen zu können, genommen. In Anbetracht der auf dem Spiel stehenden wichtigen Lebensinteressen des Schutzgebietes hatte Fregattenkapitän Looff geglaubt, bei seinen Entschließungen die Interessen des Kreuzers nicht in den Vordergrund stellen zu dürfen. Er hielt es für dringend notwendig, das Hilfsschiff der Schutztruppenladung wegen zunächst an die Küste heranbringen zu lassen, ehe die Vereinigung der „Königsberg" und des „Rubens" auf See angestrebt wurde. Der tatsächliche Verlauf der Ereignisse bei Tanga zeigte, daß eine Vereinigung der beiden Schiffe wohl kaum geglückt sein würde, da der Gegner infolge des Besitzes der deutschen Chiffriermittel jeden Versuch der beiden Schiffe, sich auf See zu vereinigen, voraussichtlich mittels seiner Übermacht vereitelt haben würde.

Die Blockadestreitkräfte blieben noch einige Zeit nach der Ankunft des „Rubens" vor dem Rufiji vereinigt. Im April trat vorübergehend zu ihnen der Panzerkreuzer „Cornwall", der in Südamerika frei geworden war; er

offenbar in London statt, denn die britischen Kreuzer gaben nach den Beobachtungen der „Königsberg" alle aufgefangenen deutschen Funkensignale mit chiffrierten Zusätzen an die nächsten Küstenfunkenstationen weiter. Nach anderen Nachrichten sind die deutschen Signalbücher usw. nach der Strandung der „Magdeburg" im Finnischen Meerbusen in die Hände der Gegner gefallen. Vgl. Seite 161 Fußnote.

wurde jedoch im Mai ebenso wie „Chatham" nach den Dardanellen berufen[1]). Die Zahl der kleinen armierten Hilfsfahrzeuge wurde im Frühjahr erheblich vermehrt. Aus Südafrika trafen vier neue Walfischfänger und ein Flugzeugmutterschiff mit drei Flugzeugen, davon ein Landflugzeug, zwei Wasserflugzeuge, ein. Auf Mafia war ein Flugplatz angelegt worden. Außer „Kinfauns Castle" wurde von Mitte Juni an ein großer Zwei Schornstein-Dampfer bei Mafia gemeldet, der sich später als Mutterschiff für die Monitore erwies. Diese, namens „Mersey" und „Severn"[2]), waren, wie erst später bekannt wurde, unter möglichster Geheimhaltung ihrer Bewegungen aus der Heimat herangezogen; ihre Ankunft bedeutete den Beginn eines energischen Vorgehens gegen „Königsberg".

Seitens der Besatzung der „Königsberg" wurde der Dampfer „Adjutant" trotz schwerer Beschädigungen, die er bei den Beschießungen erlitten, als Tender völlig see- und gefechtsfähig wiederhergestellt. Von der englischen Armierung wurde eins der 4,7 cm-SK. wieder an Bord aufgestellt. Dazu erhielt „Adjutant" ein von Kigoma herangezogenes 8,8 cm-Geschütz des Hilfskreuzerzuschlages der „Königsberg", so daß seine Armierung aus einer 8,8 cm-, einer 4,7 cm-SK. und zwei Maschinengewehren bestand. Der Tender wurde am 11. April 1915 unter dem Kommando des Oberleutnants z. See d. R. Herm als S. M. S. „Adjutant" mit einer Besatzung von 21 Köpfen in Dienst gestellt; er war für die Bewachung der schwerer zugänglichen Flußarme im Rufiji von großem Wert.

Aus Portugiesisch-Ostafrika trafen in den Monaten Dezember 1914 bis Mai 1915 die meisten der auf dem Reichspostdampfer „Zieten" als Wache zurückgelassenen „Planet"-Mannschaften[3]) und eine Anzahl von Mannschaften des Beurlaubtenstandes der Dampfer „Zieten" und „Khalif"

---

[1]) Nach Corbett, Naval Operations, Vol. II. Nach dem Bericht des Kommandanten der „Königsberg" ist noch am 11. Juli ein Panzerkreuzer der „Cornwall"-Klasse mit Sicherheit im Mafia-Kanal beobachtet worden; er wurde damals als „Cumberland" angesprochen. Korvettenkapitän a. D. Schoenfeld hielt den Kreuzer für „Suffolk", da in einer an der Küste angetriebenen Flaschenpost die „Suffolk"-Besatzung den Deutschen die — übrigens längst bekannte — Nachricht von der Vernichtung der „Emden" mitteilte.

[2]) Sie waren in England für die brasilianische Marine gebaut und bei Kriegsbeginn von der englischen Marine übernommen. Bei einer Wasserverdrängung von 1270 Tonnen und einem Tiefgang von nur 1,8 m trugen sie zwei 15,2 cm-SK., zwei 12 cm-Haubitzen und 6 Maschinengewehre. Sie hatten bereits Ende 1914 an der flandrischen Küste gekämpft und waren, eigens für die Niederkämpfung der „Königsberg" nach Deutsch-Ostafrika gebracht, bis zum Tage des Angriffs hinter Mafia verborgen gehalten worden.

[3]) Siehe Seite 142.

(Deutsche Ostafrika-Linie) sowie schließlich einzelne Kriegsfreiwillige im Süden des Schutzgebietes ein. Sie waren trotz der strengen Bewachung seitens der portugiesischen Behörden und der englischen Blockadekreuzer in Schiffsbooten des „Zieten" und des „Khalif" aus Moçambique entkommen und — teilweise unter Bestehen gefahrvoller und abenteuerlicher Irrfahrten — nach Deutsch-Ostafrika gesegelt, wo sie vorwiegend zur Verstärkung der Abteilung „Delta" verwandt wurden.

Mit Einsetzen der heißen Zeit im Dezember 1914 hatte sich der Gesundheitszustand der Besatzung der „Königsberg" und der übrigen im Rufiji-Gebiet befindlichen Mannschaften der Marine und der Schutztruppe plötzlich auffallend verschlechtert. Obwohl an Nahrungsmitteln keine eigentliche Knappheit herrschte und dem Mangel an Bewegung mit allen Mitteln abzuhelfen versucht wurde, verursachte doch die große Hitze und — nach einem Wechsel des Ankerplatzes — plötzliches starkes Auftreten von Malaria ein sprungartiges Anschwellen des Krankenbestandes an Bord der „Königsberg". Im Verlaufe weniger Tage waren 40 v. H. der Besatzung an Malaria erkrankt, und auch späterhin sank die Erkrankungsziffer nicht mehr unter 15 v. H. Die Gefechtsbereitschaft des Schiffes war dadurch gefährdet. Der Kommandant veranlaßte daher mit Hilfe des Roten Kreuzes und des Gouverneurs die Errichtung eines Marinefeldlazaretts auf der Pflanzung Neustieten an einem Nebenarm des Rufiji, einen Tagemarsch landeinwärts vom Liegeplatz der „Königsberg". Die Einrichtung leitete der Oberarzt d. R. Dr. Fraenckel, vor dem Kriege Stationsarzt des Rufiji-Bezirks.

Das Feldlazarett, das Anfang Januar 1915 in Betrieb genommen werden konnte, erwies sich, abgesehen von der Aufnahme der Malariakranken, besonders für die Pflege der in den Gefechten Verwundeten und der Genesenden als von außerordentlichem Nutzen, da eine weitere Möglichkeit, die Hilfe eines Hospitals in Anspruch zu nehmen, praktisch nicht vorhanden war; das nächste Landhospital befand sich in Daressalam, sechs Tagemärsche vom Rufiji-Delta entfernt. Nach Abkommandierung des Dr. Fraenckel übernahm die Leitung des Feldlazaretts im April 1915 der Schiffsarzt der Deutschen Ostafrika-Linie Dr. Weiß und nach der Vernichtung der „Königsberg", im Juli 1915, bis zur Auflösung des Lazaretts Ende 1915 der Schiffsarzt des Kreuzers, Marine-Stabsarzt Dr. Eyerich.

Bis zur Vernichtung des Hilfsschiffes „Rubens", am 14. April 1915, war die Besatzung der „Königsberg" wegen der Notwendigkeit dauernder und sofortiger Seebereitschaft des Kreuzers im Rufiji-Delta zusammengehalten worden. Als infolge der Vernichtung des „Rubens" das geplante Ausbrechen der „Königsberg" aufgegeben werden mußte, konnte der für

die Gefechtsbereitschaft des Schiffes entbehrliche Teil der Besatzung auch außerhalb des Rufiji-Deltas Verwendung finden.

Anfang Mai 1915 ging der Befehl des Admiralstabes der Marine ein, „Königsberg" habe die Schutztruppe zu unterstützen. Dieser Befehl bestätigte die Auffassung des Kommandanten, der die Unterstützung der Schutztruppe bei ihrer Aufgabe, das Schutzgebiet dem Deutschen Reiche zu erhalten, mit dem Augenblick, in dem die Wiederaufnahme des Kreuzerkrieges ausgeschlossen erschien, als vornehmste Pflicht betrachtete.

Nach Vereinbarung mit dem Kommandeur der Schutztruppe wurde von der Besatzung der „Königsberg" eine Abteilung von drei Offizieren, Oberleutnant z. See Freund, Leutnant z. See Rosenthal und Marine-Ingenieur Bockmann, zwei Deckoffizieren und 65 Mann als Besatzung für den während des Krieges vollendeten, 1200 Tonnen großen Dampfer „Goetzen" zur Verstärkung der Abteilung „Möwe" nach Kigoma am Taganjika-See kommandiert. Eine weitere Gruppe von einem Offizier, Oberleutnant z. See Angel, einem Deckoffizier und 15 Mann ging nach dem Norden des Schutzgebietes zur Bedienung von zwei 6 cm-Landungsgeschützen ab, die mit dem „Rubens" für „Königsberg" angekommen und der Schutztruppe überlassen worden waren. Der Kommandeur der Schutztruppe hatte auf eine Anfrage „so viele Mannschaften wie irgend möglich" angefordert.

An Waffen hatte die Schutztruppe bereits zu Kriegsbeginn die drei 3,7 cm-Revolverkanonen der „Möwe" und die zwei ursprünglich für die Armierung eines Hilfskreuzers bestimmten 8,8 cm-SK. der „Königsberg" erhalten. Aus dem Dampfer „Rubens" wurden ihr ferner außer den für „Königsberg" bestimmt gewesenen zwei 6 cm-Landungsgeschützen noch vier Maschinengewehre und 300 Gewehre leihweise überlassen, die damals im Rufiji nicht unbedingt gebraucht wurden. Die Lage der Schutztruppe in bezug auf Waffen und Munition war dem Kommandanten der „Königsberg" als kritisch geschildert worden.

Da nach der Abgabe von Teilen der Besatzung S. M. S. „Königsberg" an die Schutztruppe kaum noch mit einem Auslaufen des Kreuzers zu rechnen war, beantragte der Führer der Abteilung „Delta" bei dem Kommandanten die Aufstellung einiger 10,5 cm-Schiffsgeschütze an den Flußmündungen, um das Einlaufen feindlicher Schiffe wirksam verhindern zu können. Diesen Antrag, ebenso wie einen späteren Vorschlag, ein 10,5 cm-Geschütz am Westufer des Kikunja-Arms nahe Mfungu, eins auf der Sfimba-Uranga-Insel zur Deckung sowohl der Sfimba-Uranga- als auch der Kikunja-Mündung sowie eins auf der Kiomboni-Halbinsel einzubauen, glaubte Kapitän Looff ablehnen zu müssen, um die Gefechtskraft seines Schiffes für den zu erwartenden Endkampf nicht zu schwächen. Wenn auch

der Kreuzer in seiner Stellung im Rufiji bei einem Angriff des Gegners nur die Artillerie einer Seite zum Tragen bringen konnte, so wollte der Kommandant doch auf die Geschütze der Leeseite als Reserve nicht verzichten. Vor allem aber wollte er von seiner unersetzlichen Munition keinen Schuß von Bord geben.

Der Verkehrsdampfer „Wami" wurde von dem Personal der „Königsberg" mit einer Torpedoabgangsvorrichtung versehen, als die Blockadekreuzer sich eine Zeitlang den Mündungen allzu sorglos näherten. Bei Fertigstellung der Armierung hatten die Aussichten für erfolgreiche Torpedoangriffe auf die Blockadekreuzer sich aber wieder verschlechtert, da die Kreuzer weiter entfernt von den Mündungen als zu Beginn der Blockade zu ankern und durch die vorgeschobenen Walfischfänger sich zu sichern pflegten. Ein für die Nacht vom 4. zum 5. Juni gegen die in der Tirene-Bucht ankernden feindlichen Schiffe geplanter Torpedoangriff der „Wami", Führer Oberleutnant z. See Apel, mißlang, da der Dampfer beim Auslaufen aus der flachen Kiomboni-Mündung festkam und sie nicht mehr vor Tagesanbruch verlassen konnte.

6. Der Endkampf S. M. S. „Königsberg"[1].

Nach den Erfolgen der Gegner in Deutsch-Südwestafrika wurde in Deutsch-Ostafrika allgemein damit gerechnet, daß die freigewordenen Truppen der Kap-Kolonie nun gegen das Schutzgebiet angesetzt werden würden. Zahlreiche Nachrichten, die aus Südafrika über Portugiesisch-Ostafrika eingingen, unterstützten diese Auffassung. Auch die Ansammlung von britischen Seestreitkräften an der Küste von Deutsch-Ostafrika schien auf die Absicht eines umfassenden Angriffs auf das Schutzgebiet hinzudeuten. Fregattenkapitän Looff mußte daher darauf gefaßt sein, daß die Gegner vor Durchführung eines allgemeinen Angriffs auf die Küstenstädte die äußersten Anstrengungen machen würden, um „Königsberg" zu vernichten, die ihnen bei einem solchen Angriff gefährlich werden konnte. Viele Anzeichen deuteten auf eine Entwicklung der Dinge in dieser Richtung: Seit Anfang Mai 1915 wurden von den britischen Seestreitkräften häufig Schießübungen bei Mafia abgehalten, die Wachtboote näherten sich öfters lotend den Mündungen, und zahlreiche Fracht- und Passagierdampfer kamen und gingen im Küstengebiet. Die bei Mafia abgehaltenen Schießübungen waren nicht selten als indirekte Schießen angelegt, was daran erkannt

[1]) Siehe Karte, Anlage 3.

wurde, daß zwar die Geschoßaufschläge und die Beobachtungsflieger, nicht aber die schießenden Schiffe[1]) bei Mafia gesichtet wurden.

Auf diese Anzeichen einer bevorstehenden Aktion des Gegners hin sandte Korvettenkapitän a. D. Schoenfeld das 6 cm-Geschütz, eine 3,7 cm-Kanone und ein Maschinengewehr nach der Kikunja-Mündung zur Abteilung Frankenberg; für das 6 cm-Geschütz wurden dort mehrere Stände an verschiedenen geeigneten Punkten vorgesehen, um einen Stellungswechsel zu ermöglichen. Der Posten Frankenberg wurde mittels einer neuen Telephonleitung an das Hauptnetz angeschlossen, was bis dahin mangels Materials nicht möglich gewesen war. Alle Küstenverteidigungsposten im Delta erhielten Befehl, ihre Stellungen noch stärker als bisher durch Sand- und Erddeckungen gegen Artilleriefeuer zu schützen.

Im Laufe der Monate Mai und Juni 1915 führte der Gegner wiederholt Fliegerangriffe auf „Königsberg" aus, die nunmehr sämtlich durch die 10,5 cm-Geschütze des Kreuzers abgewiesen wurden. Der geringe Vorrat an Schrapnells für die Schiffsgeschütze — im ganzen waren nur 30 Schrapnells an Bord — ermöglichte jedoch nie, ein wirkungsvolles Feuer gegen die Flugzeuge durchzuführen. Es genügten auch meist zwei bis drei Schrapnells, um den Flieger zum Aufgeben des Angriffs zu zwingen. Bei dem Fehlen von Flugzeugabwehrgeschützen waren zwei der Schiffsgeschütze für die Flugzeugabwehr dadurch hergerichtet, daß die oberen, horizontalen Teile der Schutzschilde abgenommen waren, um den Rohren die erforderliche Erhöhung geben zu können; eine Maßnahme, die sich sehr bewährt hat. Der Gegner hat das Versagen seiner Fliegerangriffe nach den später in der Presse veröffentlichten Berichten mit den außerordentlichen klimatischen Schwierigkeiten des Fliegens über dem Rufiji-Delta begründet. Am 5. Mai stürzte eins der Flugzeuge außerhalb des Rufiji-Deltas ab, nachdem es von dem östlichen Kiomboni-Posten in geringer Höhe beschossen worden war. Der Führer wurde durch ein zweites Flugzeug und einen der Walfischfänger geborgen, der Apparat ging zu Bruch. Am 2. Juli 1915 warf ein in großer Höhe in Peilung der Sonne herankommendes, daher an Bord der „Königsberg" erst sehr spät entdecktes Flugzeug einige Bomben auf den Kreuzer, die ihr Ziel aber verfehlten und, ohne Schaden anzurichten, in der Nähe des Schiffes explodierten.

Am 5. Juli 1915 führten einige Truppentransportschiffe in der Nähe von Daressalam eine Scheinlandung aus. Sie setzten vor dem Eingang zur Reede von Daressalam Boote aus und ließen diese eine Zeitlang in der Richtung auf Land zu rudern; die Schiffe lagen währenddessen gestoppt.

[1]) Es handelt sich um die hinter Mafia verborgen liegenden Monitore „Mersey" und „Severn".

Da die Unternehmung ohne jeden Schutz von Kriegsschiffen erfolgte, wurde vom Kommandanten der „Königsberg", der Meldung über den Vorgang erhalten hatte, dem Militärbefehlshaber in Daressalam, der einen ernstlichen Angriff auf die Stadt befürchtete, mitgeteilt, es könne sich nur um eine Scheinunternehmung handeln, die voraussichtlich dazu bestimmt sei, die unmittelbar bevorstehende Aktion gegen „Königsberg" zu verschleiern.

Der am 6. Juli 1915 erfolgende allgemeine Angriff des Blockadegeschwaders auf „Königsberg" kam daher dem Schiff nicht überraschend. Die Besatzung des Kreuzers und alle an den Mündungen aufgestellten Posten der Abteilung „Delta" erwarteten den Angriff in voller Gefechtsbereitschaft, froh darüber, daß endlich die Zeit der Spannung und des Wartens vorüber sein und der Kampf in vollem Umfange beginnen sollte.

Über die Kämpfe am 6. und 11. Juli, die zur Vernichtung der „Königsberg" führten, sei zunächst der Bericht des die englischen Operationen leitenden britischen Geschwaderchefs, Vizeadmirals King-Hall, an die Admiralität vom 15. Juli 1915 im Auszuge wiedergegeben:

„Gemäß den von mir erlassenen Befehlen nahmen die verschiedenen beteiligten Fahrzeuge am 5. Juli die ihnen angewiesenen Stellungen ein, in Bereitschaft für die Operationen am nächsten Tage. Am 6. Juli 4 Uhr 15 Minuten vormittags lichteten H. M. S. »Severn« und H. M. S. »Mersey« Anker und fuhren über die Barre in den Kikunja-Arm des Rufiji-Flusses, wo sie gegen 5 Uhr 20 Minuten vormittags einliefen. »Severn« ankerte mit Bug- und Heckanker und eröffnete gegen 6 Uhr 30 Minuten das Feuer auf »Königsberg«. »Mersey« wurde ähnlich vermoort und setzte bald nachher mit Feuern ein. Auf beide Monitore wurde bei dem Einlaufen in den Fluß und dann weiter stromaufwärts mit 4,7 cm-SK., Revolverkanonen und Maschinengewehren geschossen; beide erwiderten das Feuer. Um 5 Uhr 25 Minuten stieg ein Flugzeug, mit sechs Bomben ausgerüstet, von dem Flugplatz auf der Insel Mafia auf. Die Bomben wurden in der Absicht auf die »Königsberg«[1]) abgeworfen, jede etwa von ihr versuchte Störung der Monitore beim Einnehmen der Stellungen zu verhindern. Um 5 Uhr 40 Minuten stieg ein weiteres Flugzeug als Artilleriebeobachter für die Monitore von dem Flugplatz auf. Um 5 Uhr 45 Minuten setzte ich meine Flagge auf »Weymouth« und ging um 6 Uhr 30 Minuten vormittags über die Barre; die Walfischfänger »Echo« und »Fly« fuhren als Minensucher, »Childers« zum Loten voraus, der

[1]) Nach dem Bericht des Kommandanten der „Königsberg" hat während des Gefechts am 6. Juli kein Flieger den deutschen Kreuzer überflogen, um Bomben zu werfen. Die Bomben wurden über dem Pemba-Berg und anderen Zielen, nicht jedoch über „Königsberg" abgeworfen.

Kreuzer »Pyramus« folgte. »Weymouth« kam beim Passieren der Barre ein paar Minuten lang fest, mit steigender Flut aber bald wieder los und fuhr bis zur Flußeinfahrt weiter, wo sie zu Anker ging.

„Vom Strande wurde mit leichten Geschützen das Feuer auf »Weymouth« und die Walfischfänger eröffnet, aber von einer Granate abgesehen, die »Fly« traf, wurde kein Schaden angerichtet. Ein paar Schüsse aus

Engl. Monitor „Severn" (1913)

Länge	80,8 m
Wasserverdrängung	1270 t
Geschwindigkeit	11,5 sm
Armierung	2-15,2 cm; 2-12 cm Hb.
Besatzung	100

Engl. Monitor „Mersey" (1913)

Länge	80,8 m
Wasserverdrängung	1270 t
Geschwindigkeit	11,5 sm
Armierung	2-15,2 cm; 2-12 cm Hb.
Besatzung	100

Engl. Kleiner Kreuzer „Weymouth" (1910)
siehe Seite 166.

Neuseeld. Kleiner Kreuzer „Pyramus" (1897)

Länge	91,5 m
Wasserverdrängung	2170 t
Geschwindigkeit	20—21,2 sm
Armierung	8-10,2 cm; 2 Tpd. R.
Besatzung	234

Austral. Kleiner Kreuzer „Pioneer" (1899)

Länge	91,5 m
Wasserverdrängung	2230 t
Geschwindigkeit	19,8 sm
Armierung	8-10,2 cm; 2 Tpd. R.
Besatzung	234

Engl. Kleiner Kreuzer „Hyacinth" (1898)
siehe Seite 134.

den 15,2 cm-SK. machten dem Feuern ein Ende, obwohl es unmöglich war, den Standort der Geschütze festzustellen, die unter Bäumen und dichtem Unterholz versteckt waren.

„Vor Anker liegend, unterstützte »Weymouth«, so gut es ging, die Monitore, indem sie auf weite Entfernung eine Stellung auf dem Pemba- (Kihita-) Berg beschoß, wo ein Artilleriebeobachtungsposten vermutet wurde, und dadurch, daß sie das feindliche Feuer gegen die Flugzeuge niederhielt. Dies wurde mit voller Wirkung ausgeführt. Gleichzeitig griff »Pioneer« unter Führung des »Hyacinth« die Verteidigungsstellen an der Ssimba-Uranga-Mündung an, deren Feuer erwidert wurde, bis die Befestigungen zum Schweigen gebracht waren. Um auf die Operationen der Monitore

zurückzukommen: das Feuer wurde, wie schon erwähnt, 6 Uhr 30 Minuten vormittags eröffnet; da jedoch »Königsberg« unsichtbar blieb, so war es sehr schwer, befriedigende Ergebnisse zu erzielen. Ebenso hatten die Beobachter in den Flugzeugen große Schwierigkeiten, die Aufschläge der Geschosse, die zwischen die Bäume fielen, festzustellen, so daß ein geleitetes Schießen aufs höchste erschwert war. Da nur zwei Flugzeuge zur Verfügung standen, so verstrich geraume Zeit zwischen der Abfahrt des einen und dem Eintreffen seiner Ablösung von dem über 55 km entfernten Flugplatz, was natürlich die Schießergebnisse beeinträchtigte. Um 12 Uhr 35 Minuten brach eins der Flugzeuge zusammen und um 3 Uhr 50 Minuten auch das andere. Ich signalisierte an den Monitor »Severn«, er solle weiter stromaufwärts gehen, was er auch ausführte, so daß gegen 12 Uhr 50 Minuten die Mastspitzen der »Königsberg« sichtbar wurden.

„»Königsberg« unterhielt bis gegen 12 Uhr 30 Minuten ein heftiges Geschützfeuer auf die Monitore; dann ließ es nach. Um 2 Uhr 40 Minuten nachmittags stellte sie das Feuern, das sich zeitweilig auf nur noch ein Geschütz beschränkt hatte, gänzlich ein. Um 3 Uhr 30 Minuten nachmittags hörten die Monitore mit dem Schießen auf, zogen sich aus dem Fluß zurück und trafen um 6 Uhr nachmittags auf der Höhe der Insel Koma wieder bei meinem Flaggschiff ein. Während der Rückfahrt wurden sie von den Flußufern aus wiederum mit leichten Geschützen beschossen. Ich war um 12 Uhr 30 Minuten nachmittags über die Barre zurückgefahren und begab mich um 3 Uhr nachmittags wieder auf »Hyacinth«.

„Auf »Mersey« waren vier Mann gefallen und vier verwundet, von denen zwei starben; die vorderste 15,2 cm-SK., die die meisten Verluste hatte, war außer Gefecht gesetzt worden. »Severn« erlitt weder Verluste noch Beschädigungen. Die einzelnen Fahrzeuge, Walfischfänger, Schleppdampfer usw. gingen über Nacht vor dem Delta zu Anker und am anderen Morgen auf ihre verschiedenen Stationen, um Kohlen und dergleichen zu nehmen. In Anbetracht der zahlreichen Schwierigkeiten und des heftigen und gut gezielten Feuers, dem die Monitore ausgesetzt waren, sind meines Erachtens die Operationen vom 6. Juli, wenn sie auch keinen vollständigen und endgültigen Erfolg brachten, doch anerkennenswerte Leistungen.

„Da es zur völligen Vernichtung der »Königsberg« notwendig war, einen abermaligen Angriff zu machen, so wurden am 11. Juli weitere Operationen ausgeführt, als die Flugzeuge wieder betriebsfertig waren und die Monitore gewisse Schäden ausgebessert und sich mit Kohle versorgt hatten. Ich verstärkte die Besatzung von »Severn« durch einen Offizier, sechs Unteroffiziere und Mannschaften; ebenso die Besatzung von »Mersey« durch zwei Offiziere, sechs Unteroffiziere und Mannschaften, die sämtlich

von »Hyacinth« abkommandiert wurden. Der Angriff wurde nach dem gleichen Plan ausgeführt wie der vorherige; die gleiche Flußmündung wurde benutzt.

„Die Monitore gingen um 11 Uhr 45 Minuten vormittags über die Barre, bis zur Einfahrt in den Fluß von »Weymouth« und »Pyramus« begleitet. Letzterer dampfte 3 Seemeilen weit hinein, beide suchten die Ufer ab. »Hyacinth« und »Pioneer« nahmen die Sfimba-Uranga-Mündung unter Feuer. Diesmal schossen die Monitore nicht gleichzeitig; »Mersey« dampfte weiter und feuerte, während »Severn« zu Anker ging, und stellte das Feuer ein, sobald »Severn« damit begann. »Severn« ankerte etwa 900 m näher am Feind als am 6. Juli, wodurch das Feuer bedeutend wirksamer wurde.

„Die Beobachter auf den Flugzeugen brachten durch ihre vorzüglichen Meldungen die Artillerie schnell ans Ziel, und ein Treffer nach dem anderen wurde in rascher Folge gemeldet. Um 12 Uhr 50 Minuten wurde berichtet, daß »Königsberg« in Flammen stehe.

„Wie vorher vereinbart, fuhren die Monitore, sobald sie Herren der Lage waren, stromaufwärts und hatten um 2 Uhr 30 Minuten nachmittags die Zerstörung der »Königsberg« vollendet, worauf ich den Befehl zur Rückfahrt gab. »Königsberg« ist jetzt infolge der Beschädigung durch Granaten, Brand und Explosionen, deren mehrere beobachtet wurden, ein vollständiges Wrack.

„Die einzigen Verluste, die wir erlitten, waren drei Leichtverwundete auf »Mersey«; auf »Severn« keinerlei Verluste. Von den zur Aufklärung ausgesandten abgesehen, waren bis 8 Uhr abends alle Schiffe zurück."

Der Bericht erwähnt die Namen von zwölf Gefechtsteilnehmern, darunter den Flugzeugführer und Mechaniker, der am 25. April S. M. S. „Königsberg" aus 200 m Höhe photographiert hatte, wobei das Flugzeug heftig beschossen und sein Motor arg beschädigt wurde.

„Sehr erhebliche Gefahr liefen die Offiziere und Mannschaften, die in diesem Klima flogen, wo denjenigen, deren Fliegererfahrungen auf die gemäßigte Zone beschränkt geblieben sind, die Wirkung der Atmosphäre und außerordentlichen Sonnenglut ganz unbekannt ist. Mehrfach erlebten sie Stürze von 75 m, und die Temperatur schwankt zwischen äußerster Kälte, sobald man in einer gewissen Höhe fliegt, und großer Hitze in glühender Tropensonne, sobald man landet. Bei den Unternehmungen gegen »Königsberg« am 6. Juli wurde die Leistungsfähigkeit sowohl der Besatzung als auch des Materials bis zur äußersten Grenze angespannt. Die Gesamtstrecke, welche die beiden verfügbaren Flugzeuge an diesem Tage zurücklegten, betrug nicht weniger als 1760 km, und die in der

Luft mit unausgesetzter Beobachtung verbrachte Zeit belief sich auf 13 Stunden.

Die Ereignisse der beiden Kampftage, wie sie sich an Bord S. M. S. „Königsberg" darstellten, seien in engem Anschluß an den Bericht des Kommandanten, Fregattenkapitäns Looff, dargestellt:

„Beim ersten Tagesgrauen am 6. Juli 1915 meldeten die Posten an den Mündungen telephonisch die Ansammlung starker feindlicher Kräfte. Es wurden 15 Schiffseinheiten gezählt, die sich in der Richtung auf die Kikunja- und Sfimba-Uranga-Mündung näherten und die vorgelagerten Barren zum Teil bereits bei Dunkelheit überschritten hatten. An Bord der »Königsberg« wurden die letzten Vorbereitungen für das Gefecht getroffen. Um dem Gegner das Einschießen zu erschweren, ließ ich beide Stängen streichen; ich vermutete, daß dadurch die Vorbereitungen des Gegners für die artilleristische Feuerleitung gestört werden würden und »Königsberg« schwerer in den Mangroven auszumachen sein würde. Die Gegner haben es später in der Presse als »Genialität des Kommandanten« der »Königsberg« geschildert, daß er sein Schiff durch Behängen mit grünen Tüchern und Büschen fast völlig unsichtbar gemacht habe. Es kann demgegenüber festgestellt werden, daß nicht ein einziges Stück Segeltuch — das nur die Feuergefahr erhöht haben würde — noch irgendwelches Buschwerk das Schiff geschmückt hat, was nur den Ausblick an Bord hätte behindern können.

„Als Tageslicht eine Unterscheidung der feindlichen Schiffe gestattete, wurden an der Spitze der in den Kikunja-Arm eindringenden feindlichen Schiffe zwei bis dahin noch nicht gesehene große Monitore erkannt. Sie wurden mit Hilfe der Flottenlisten als die 1270 Tonnen großen, mit je zwei 15,2 cm-SK, zwei 12 cm-Haubitzen und 6 Maschinengewehren armierten Monitore »Mersey« und »Severn« ausgemacht, die ursprünglich in England für Brasilien erbaut waren. Das überraschende Eingreifen dieser für die Verwendung in den Gewässern des Rufiji außerordentlich geeigneten, sehr kampfkräftigen Fahrzeuge verbesserte die Aussichten des Gegners sehr. Die Monitore konnten infolge ihres geringen Tiefgangs von nur 1,8 m in allen Teilen des Fahrwassers so weit vordringen, daß sie Stellungen erreichten, von denen aus eine Beschießung der »Königsberg« gute Aussichten bot, während sie selbst dort nur sehr schwer gefaßt werden konnten.

„Außer den Monitoren drangen in den Kikunja-Arm noch die Kreuzer »Weymouth« und »Pyramus« sowie vier armierte Walfischfänger ein, hielten sich jedoch außer Schußweite der »Königsberg«. Die Kreuzer »Hyacinth« und »Pioneer« näherten sich der Sfimba-Uranga-Mündung.

„Die einlaufenden Monitore wurden von der Abteilung »Delta« mit dem 6 cm-Bootsgeschütz, das kurz vorher an der Mündung des Kikunja-Arms aufgestellt war, sofort unter Feuer genommen und zur Erwiderung des Feuers gezwungen, wodurch ihre Absicht, möglichst noch unter dem Schutz der Dunkelheit unbemerkt in die Mündung einzudringen, vereitelt wurde. Als die Monitore in Reichweite der Geschütze der »Königsberg« gekommen waren, wurden sie von diesen unter Feuer genommen, ehe sie ihr Feuer auf »Königsberg« richteten. Das Feuer wurde sehr bald erwidert, und es erfolgte nun eine von etwa 6 Uhr 30 Minuten morgens — abgesehen von kurzen Pausen — bis 3 Uhr nachmittags dauernde indirekte Beschießung der »Königsberg« durch die Monitore. Es standen sich bei diesem Gefecht, da die Geschosse der zeitweise ebenfalls feuernden »Weymouth«, die durch gelbe Explosionswolken kenntlich waren, »Königsberg« nie erreichten, gegenüber: fünf 10,5 cm-SK. der Steuerbord-Breitseite der »Königsberg« auf der einen, die vier 15,2 cm-SK. und vier 12,5 cm-Haubitzen der Monitore auf der anderen Seite. Die leichten Geschütze der Monitore sowie die Geschütze von »Hyacinth«, »Pyramus« und »Pioneer« feuerten gegen die Stellungen der Abteilung »Delta«, aber ohne jeden Erfolg.

„Gleichzeitig mit dem Einlaufen der Monitore stiegen bei Mafia und von dem Flugzeugmutterschiff zwei Flugzeuge auf, ein Land- und ein Wasserflugzeug. Während das Wasserflugzeug seewärts von »Königsberg« hin- und herflog und schon nach zwei Stunden infolge Motorschadens zum Niedergehen auf See gezwungen wurde, flog das Landflugzeug während der ganzen Beschießung auf der Landseite hin und her und übermittelte durch Funkensignale den Monitoren die Lage der Geschoßaufschläge. Sobald das Flugzeug in günstige Entfernung und Richtung zu »Königsberg« kam, wurde es mit 10,5 cm-Schrapnells beschossen, was das Flugzeug jedesmal zum sofortigen Abdrehen zwang.

„Nach späteren Äußerungen am Gefecht beteiligter englischer Seeoffiziere soll die Artilleriebeobachtung durch die Flieger an diesem Tage völlig versagt haben, da die Schiffe ohne einheitliche Leitung planlos durcheinander auf »Königsberg« schossen, die Flieger die zu meldenden Aufschläge daher nicht auseinanderhalten konnten.

„Erst gegen 8 Uhr morgens waren die Monitore eingeschossen und erzielten mehrere Volltreffer auf »Königsberg«, die die Gefechtsfähigkeit des Schiffes jedoch nicht beeinträchtigten und nur Zerstörungen an Teilen des Oberdecks sowie geringe Verluste hervorriefen.

„Der erste Treffer schlug Steuerbord vorn beim ersten Geschütz ein, durchschlug den Wellenbrecher und traf auf das Schutzschild des Geschützes,

durch das es nach unten abgewiesen wurde und explodierte, wobei zwei Mann der Geschützbedienung fielen. Diese beiden Leute, die kriegsfreiwilligen Matrosen Helfferich und Appel, waren erst wenige Wochen vorher nach abenteuerlicher Fahrt in einem offenen Boot über See von Portugiesisch-Ostafrika herübergekommen und waren so die ersten Opfer der »Königsberg« im Kriege. Bruchstücke dieser Granate durchschlugen noch zwei Decks und verletzten einige Leute im Zwischendeck, darunter den Leutnant z. See Wenig, schwer. Der zweite Treffer traf die Steuerbord-Nock der Kommandobrücke und setzte das große Basis-Gerät samt seinen Bedienungsmannschaften außer Gefecht. Er verletzte außerdem durch Splitter den auf der Kommandobrücke stehenden Kommandanten, den Navigationsoffizier und einen Signalposten. Die dritte Granate traf die Offizierskombüse, verwüstete diese und tötete dort den Bootsmann Bantelmann, der in Stücke zerrissen wurde; die vierte schlug im Mitteldeck ein, ohne wesentlichen Schaden anzurichten.

„Nach den Einfallswinkeln der Geschosse zu urteilen, waren es zwei 15,2 cm-SK.- und zwei 12 cm-Haubitz-Granaten, die »Königsberg« getroffen hatten. In unmittelbarer Nähe des Schiffes schlugen im Verlauf des Gefechts etwa 800 Granaten ein, viele explodierten außerdem in Entfernungen bis zu 2000 m vom Schiff.

„Die Artillerieleitung der »Königsberg« stand, da sie auf mehrere, voneinander entfernte kleine Ziele zu feuern hatte, die sich obendrein zum Teil in Fahrt befanden, vor einer ungleich schwereren Aufgabe als diejenige der Monitore, zumal da sie nicht über ein so vorzügliches Beobachtungsmittel verfügte, wie es die Flugzeuge darstellten. Die Artilleriebeobachtung erfolgte vielmehr von einem nördlich des Kikunja-Armes 160 m hoch, aber recht weit von ihm entfernt gelegenen Beobachtungsposten unter Oberleutnant z. See Schlawe; sie wurde telephonisch an das Schiff gegeben. Durch zeitweilige Störung der Telephonleitung durch Granattreffer wurde die Leitung der Artillerie noch weiter erschwert.

„Es wurden vom Beobachtungsstand mehrere Volltreffer auf den Monitoren einwandfrei beobachtet, deren Folgen sich in starker Rauchentwicklung im Schiffskörper sowie darin zeigten, daß einer der Monitore gegen Mittag mit hoher Fahrt aus der Feuerzone stromabwärts fuhr und — anscheinend absichtlich — auf Grund gesetzt wurde. Bei Hochwasser am Nachmittage kam er dann wieder frei. Nach englischen Berichten haben die Monitore etwa dieselben Mannschaftsverluste während des Gefechtes gehabt wie »Königsberg«, nämlich 4 Tote, 10 Schwer- und einige Leichtverwundete[1]).

[1]) Vgl. den englischen Bericht Seite 194.

„An Offizieren wurden vom Stabe der »Königsberg« während des Gefechts schwer verwundet Leutnant z. See Wenig durch Granatsprengstück, Verwundung beider Füße; leicht verwundet der Kommandant, Fregattenkapitän Looff, am rechten Unterarm, Kapitänleutnant Hinrichs am rechten Oberarm, Marine-Oberzahlmeister Christiansen am Unterleib, sämtlich durch Granatsplitter.

„Durch das stundenlange Gefecht, das zu keiner Entscheidung führte, drohte trotz vorsichtigen Munitionsverbrauches die Gefahr, daß »Königsberg« sich verschoß; von Mittag ab wurde daher nur noch mit zwei Geschützen weiter gefeuert. Nach englischen Berichten hat dies bei dem Gegner anscheinend den Eindruck hervorgerufen, daß »Königsberg« bereits am 6. Juli niedergekämpft war oder keine Munition mehr hatte, obwohl zum Schluß des Gefechts noch einige Salven aus allen fünf Geschützen abgeschossen wurden, um dem Gegner zu zeigen, daß »Königsberg« noch vollkommen intakt, der Zweck des Angriffs also nicht erreicht sei.

„»Adjutant« hatte im Laufe des Vormittags Befehl erhalten, die Monitore von einem Nebenarm des Rufiji aus anzugreifen. Auf der Fahrt durch den Sfimba-Uranga-Arm kam er auf Grund und beschoß von dort aus die Gegner auf mittlere Entfernungen.

„»Königsberg« blieb auch nach dem neunstündigen Gefecht völlig see- und gefechtsfähig; der mit großer Übermacht durchgeführte Angriff des Blockadegeschwaders war erfolgreich abgeschlagen. Die Monitore und alle übrigen Schiffe zogen sich gegen 4 Uhr nachmittags aus den Flußmündungen zurück und fuhren nach Mafia ab; der eine der Monitore wurde dabei geschleppt, da er schwere Beschädigungen erlitten hatte. Beim Auslaufen wurden die Monitore noch von der Abteilung »Delta« mit dem 6 cm-Bootsgeschütz an der Kikunja-Mündung unter Feuer genommen, was von den Schiffen mit allen Geschützen, aber ohne Erfolg erwidert wurde.

„Da mit einer Fortsetzung des Angriffs gerechnet wurde, mußten die Gefallenen und Schwerverwundeten noch am Abend des 6. Juli mit dem Rufiji-Flußdampfer »Tomondo« nach dem Marinefeldlazarett Neustieten gebracht werden.

„Während der Nacht zum 7. Juli wurde noch eine größere Menge Gewehrmunition, Landungskorpsausrüstung und Dauerproviant für den Fall weiterer Gefechte und dadurch verursachter Brände an Bord auf dem in der Nähe liegenden Dampfleichter »Hedwig« in Sicherheit gebracht.

„Das Blockadegeschwader hatte sich nach dem Gefecht am 6. Juli von dem Rufiji-Delta nach der Insel Mafia zurückgezogen; nur vereinzelt zeigten sich in den folgenden Tagen Kreuzer oder Wachtfahrzeuge vor den Mündungen. Schießübungen, die am 9. und 10. Juli bei Mafia abgehalten

wurden, zeigten an, daß ein neuer Angriff bevorstand. Dieser erfolgte am Sonntag, den 11. Juli, gegen Mittag unter der persönlichen Leitung des englischen Vizeadmirals King-Hall, der sich auf »Weymouth« eingeschifft hatte. Der Gegner mußte auf das Moment der Überraschung, das er beim ersten Angriff in seine Rechnung eingestellt hatte, am 11. Juli verzichten, da die Gezeitenverhältnisse den Angriff nur gegen Mittag zuließen. Der Angriff erfolgte mit noch größerem Einsatz von Streitkräften als am 6. Juli und brachte nach zweistündigem, für »Königsberg« verlustreichem Kampfe dem Gegner den seit 10 Monaten angestrebten Erfolg.

„Gegen 11 Uhr vormittags näherte sich das Blockadegeschwader, bestehend aus 21 Schiffseinheiten, in Gruppen den nördlichen Mündungen; die Aufstellung war annähernd wie beim ersten Angriff. Die beiden Monitore »Mersey« und »Severn« liefen wiederum als erste in den Kikunja-Arm ein, in größerem Abstand gefolgt von den Kreuzern »Weymouth«, »Pyramus« und drei armierten Walfischfängern. Nachdem die Monitore unter heftigem, aber ergebnislosem Feuergefecht die Stellungen der Abteilung »Delta« an den Mündungen passiert hatten, liefen sie bis zu den am 6. Juli innegehabten Bombardementsstellungen in den Flußarm ein. Die Kreuzer drangen diesmal weiter flußaufwärts vor, wobei »Weymouth« vorübergehend festkam. Sie eröffneten mit den Monitoren zusammen gegen 12 Uhr 15 Minuten nachmittags das Feuer gegen »Königsberg«, die Landstellungen und den Artilleriebeobachtungsstand auf dem Pemba-Berg. »Königsberg« hatte das Feuer bereits gegen 12 Uhr bei Eintritt der Monitore in die Reichweite ihrer Geschütze eröffnet.

„Mit dem Einlaufen der Kreuzer erschienen wie am 6. Juli zwei Flugzeuge über dem Delta und leiteten diesmal das Feuer des Angreifers mit bestem Erfolg. Die Kreuzer »Hyacinth« und »Pioneer« beschossen in der Sfimba-Uranga-Mündung die Landstellungen.

„Entgegen dem Verlauf des ersten Gefechts war der Gegner schon nach etwa 10 Minuten auf »Königsberg« eingeschossen und überschüttete nun das Schiff mit einem Hagel von Geschossen. Aus dem fast gleichzeitigen Aufschlag von zeitweise sechs bis acht Geschossen mittleren Kalibers, von denen mindestens vier gelbe Explosionswolken zeigten, war zu erkennen, daß außer den Monitoren, deren Geschosse schwarze Explosionswolken hatten, auch »Weymouth« am Feuer beteiligt war. Nach einigen deckenden Salven erreichten die ersten Volltreffer die »Königsberg«, außerordentliche Zerstörungen der Oberdecksteile, besonders im Vorschiff herbeiführend.

„Nach einstündigem Gefecht wurden durch eine 15 cm-Granate, die hinter dem Kommandoturm einschlug und Sprengstücke von achtern durch die Sehschlitze auch in den Turm warf, die beiden vorderen Geschütz-

bedienungen und die Munitionsmanner des Vorschiffes sowie das Personal des Kommandoturms fast vollständig außer Gefecht gesetzt, der Kommandant schwer verwundet.

„Die Batterie der »Königsberg« hatte gegen die Monitore bereits gute Treffresultate erzielt, als durch den Ausfall der beiden vorderen Geschützbedienungen und das Versagen der Telephonleitung nach dem Artilleriebeobachtungsposten auf dem Pemba-Berg die Aussicht auf ein wirkungsvolles Artilleriefeuer sich sehr verringerte. Schiffs- und Artillerieleitung wurden nach dem achteren Kommandostand verlegt, das Feuer wurde mit den noch feuerbereiten drei achteren Geschützen fortgesetzt. Im Achterschiff brach gegen 1 Uhr 15 Minuten nachmittags ein verheerendes Feuer aus, das zum Fluten der Munitionskammern zwang; abbrennende Bereitschaftsmunition der Geschütze verursachte bald auch bei den Geschützbedienungen des Achterschiffs schwere Verluste.

„Mit dem letzten an Bord der »Königsberg« befindlichen 10,5 cm-Schrapnell wurde eins der beiden feindlichen Flugzeuge heruntergeschossen; es stürzte in der Nähe der Monitore ab, wo es sofort unterging. Die Geschützbedienung, die dieses Schrapnell abgefeuert hatte, bestand aus den Oberleutnants z. See Niemeyer und Kohtz und dem Feuerwerker Kaiser; Oberleutnant z. See Kohtz wurde kurz darauf verwundet, Oberleutnant z. See Niemeyer und Feuerwerker Kaiser fielen, von einer Granate zerrissen.

„Der Verlust aller Geschützmannschaften, der Brand des Achterschiffes, das Fluten der Munitionsräume und die außerordentlichen Verheerungen an Oberdeck machten schließlich die Fortsetzung des Artilleriegefechts zur Unmöglichkeit. Gegen 1 Uhr 40 Minuten nachmittags wurde das Feuer von »Königsberg« eingestellt. Der zuletzt nochmals schwer verwundete Kommandant gab dem Ersten Offizier, Kapitänleutnant Koch, den Befehl, die Sprengung des Schiffes vorzubereiten, um es bei einer Forcierung durch den Gegner nicht in Feindeshand fallen zu lassen. Die Besatzung wurde unter Mitnahme aller Verwundeten und Bergung der Geschützverschlüsse in Booten nach dem etwa 50 m entfernten Flußufer übergesetzt. Die Ausschiffung erfolgte in voller Ruhe, trotz schwersten Granat- und Schrapnellfeuers. Die gelandete Besatzung sammelte sich etwa 1000 m vom Schiff entfernt. Mit dem letzten Boot wurde der Kommandant an Land gebracht, während der Erste Offizier mit dem Torpedo-Maschinisten Hägeli an Bord die Zündschnur zur Sprengung von zwei Torpedoköpfen in Brand setzte und sich dann schwimmend an Land begab. Die Sprengung erfolgte etwa 2 Uhr nachmittags, als gerade die Meldung an Bord eintraf, der Gegner dringe weiter stromaufwärts vor. Die Detonation der Torpedoköpfe riß

in das Vorschiff in Höhe des schon vorher gestürzten mittleren Schornsteins ein großes Leck unter Wasser. Das Schiff legte sich darauf mit wehender Flagge, mit Gösch und Wimpel langsam auf die Steuerbordseite und versank alsbald bis zum Oberdeck im Rufiji; das Achterschiff war vollkommen ausgebrannt.

„Die Monitore drangen gegen 2 Uhr um etwa 5000 m weiter stromaufwärts vor und wurden dann von dem Geschwaderchef, Vizeadmiral King-Hall, zurückbefohlen; alle in den Rufiji eingedrungenen Streitkräfte liefen gegen 4 Uhr wieder aus dem Rufiji aus, beim Auslaufen aus den Mündungen abermals heftig beschossen von der Abteilung »Delta«.

„Die an der Kikunja-Mündung aufgestellte Torpedo-Batterie — zwei Einbäume, zwischen denen ein Torpedo der »Königsberg« in Ablaßvorrichtung lagerte — und ein mit dem Gouvernementsdampfer »Wami« dem Feinde entgegengetragener Torpedo der »Königsberg« konnten infolge des äußerst heftigen Artilleriefeuers des Gegners nicht zum Schuß gebracht werden. Eine bei der Bombardementsstellung der Monitore nach dem 6. Juli ausgelegte, an Bord des Kreuzers gefertigte Beobachtungsmine, ein mit Dynamit gefülltes Petroleumfaß, wurde zwar in unmittelbarer Nähe der Monitore entzündet, richtete infolge der Unzulänglichkeit des Materials aber keinen Schaden beim Gegner an.

„Die Gefechtsentfernung der Monitore betrug 90—100 hm, zum Schluß 50 hm, die der Kreuzer »Weymouth« und »Pyramus« etwa 120—140 hm.

„Bei Sonnenuntergang um 5 Uhr 45 Minuten nachmittags wurde die von Hunderten von Granatsplittern zerfetzte Flagge der »Königsberg« und der Wimpel durch die beim Schiff gebliebene Besatzung unter dreifachem Hurra auf Seine Majestät den Kaiser niedergeholt.

„Die Haltung der ganzen Besatzung S. M. S. »Königsberg« während der Gefechtstage war hervorragend; es herrschten allgemeine Kampfesfreude und Begeisterung, die vornehmlich darauf zurückzuführen waren, daß »Königsberg« nach monatelanger ununterbrochener Erwartung und Spannung endlich wieder einmal die Klinge mit dem Gegner kreuzen konnte. Heizer und Funktionäre drängten sich zur Bedienung der Geschütze bei Ausfällen, zu Tode Verwundete sangen beim Transport nach dem Verbandsplatz das Flaggenlied. Die Besatzung hatte zehn Monate hindurch in ständiger Erwartung des Gegners gelebt, bei Tag und Nacht in aufreibendem Wachtdienst im Verein mit der an den Mündungen postierten Abteilung »Delta« jede Annäherung des Gegners zu Wasser und in der Luft stets erfolgreich abgewiesen, eine schwere Fieberepidemie überstanden, unter Entbehrung aller Genußmittel und unter sonstigen Verpflegungsschwierigkeiten in dem tropischen Klima gelebt und überdies die Schutztruppe mit Personal

und Waffen bis zur äußersten Grenze der Möglichkeit unterstützt. Mit Hilfe des Funkenpersonals und -materials des Schiffes war es ferner den Funkenstationen an Land ermöglicht worden, die Verbindung mit der Heimat über die Großstation Nauen — auch nach Zerstörung der Großstation Windhuk — fast dauernd aufrechtzuerhalten, was von allen Deutschen im Schutzgebiet auf das dankbarste empfunden wurde. Nur durch diese Hilfe der »Königsberg« war es dem Schutzgebiet zunächst ermöglicht worden, amtliche deutsche Nachrichten über die Kriegsereignisse unmittelbar aus der Heimat zu empfangen, was bei dem Bestreben der Gegner, durch ihre Lügenpropaganda die Nachrichtenversorgung in allen Erdteilen in ihrem Sinne zu beeinflussen, von dem größten Wert für die Aufrechterhaltung der Stimmung in Deutsch-Ostafrika war.

„Während des Gefechts am 11. Juli erlitt »Königsberg« bei einer Besatzungsstärke von etwa 220 Köpfen folgende Verluste: 19 Tote, darunter Oberleutnant z. See Niemeyer und Feuerwerker Kaiser, 21 Schwerverwundete, darunter Fregattenkapitän Looff — Kopf-, Bauch-, Oberarm- und vier Unterarmverwundungen —, Oberleutnant z. See Kohtz — Kopfverletzung — und 24 Leichtverwundete. Die Verwundeten wurden über Land nach dem Feldlazarett Neustieten geschafft, ebenso ein Teil der Gefallenen. Der Rest der Gefallenen wurde vorläufig in unmittelbarer Nähe des Schiffes an Land beerdigt, da es an Transportmitteln fehlte, und einige Monate später nach dem Friedhof von Neustieten übergeführt."

Die amtlichen Berichte des deutschen und englischen Seebefehlshabers werden in anschaulicher Weise ergänzt durch den in den „Times" veröffentlichten Bericht eines Offiziers vom Monitor „Severn", der den Kampf der Monitore mit „Königsberg" schildert und hier wiedergegeben sei:

„Die Monitore »Severn« und »Mersey« lagen in der Bucht von Tirene. Über einen Monat arbeiteten Offiziere und Mannschaften ununterbrochen Tag und Nacht, um die Schiffe auf den bevorstehenden großen Kampf vorzubereiten. Wir übten uns mit Hilfe von Flugzeugen tagelang, nach verdeckten Zielen zu schießen. Am Dienstag, den 6. Juli, wurde der erste Versuch gemacht. Es war ein harter Tag. Wir standen elf Stunden lang auf unserm Posten, ohne Pause dem feindlichen Feuer ausgesetzt. Die Mannschaft in den Maschinenräumen konnte nicht abgelöst werden. Auf Deck war es glühend heiß, bei den Kesseln war jedoch die reinste Hölle. Wir trafen »Königsberg« erst gegen Schluß des Feuergefechts sechsmal. Später verloren wir die Zielrichtung gänzlich, und ich glaube nicht, daß auch nur ein einziges unserer Geschosse späterhin noch traf, obwohl wir diese Art des Schießens tagelang vorher geübt hatten. »Königsberg« erwiderte unser Feuer mit Salven aus vier Geschützen und feuerte nicht schlecht. Als wir

uns zurückzogen, brannte sie an mehreren Stellen. Am Sonntag, den 11. Juli, erfolgte der zweite Angriff. Die Schiffe waren „Klar zum Gefecht". Nicht ein Fetzen überflüssiger Leinwand befand sich an Bord. Wir ließen uns die erste Zeit schleppen, um die Deutschen zu täuschen, falls sie sich auf dem Ausguck befänden. Erst als wir uns ungefähr in der Höhe des Kikunja-Berges[1]) befanden, dampften wir mit eigener Kraft flußaufwärts. »Königsberg« eröffnete sofort das Feuer und wandte sich zunächst gegen »Mersey«. Sie traf ihn zweimal, verwundete zwei Matrosen und brachte die Mannschaft der Heckbatterie in Unordnung. Wir ließen »Mersey« an derselben Stelle, wo er am 6. Juli gelegen hatte, in der Hoffnung, daß er das Feuer der »Königsberg« auf sich ziehen und wir dadurch freie Hand bekommen würden. »Königsberg« feuerte aber nur wenige Salven gegen ihn und konzentrierte für den Rest des Tages ihr ganzes Feuer auf unseren »Severn«. Wir standen 17 Minuten im feindlichen Feuer, bevor wir antworten konnten. »Königsberg« traf noch besser als das erstemal, und unser Deck war so dicht mit Sprengstücken belegt, daß jeder Mann sich ein Stück einer deutschen Granate zur Erinnerung mitnehmen konnte. Wie durch ein Wunder wurde niemand ernstlich verletzt. Mehrere Geschosse durchschlugen jedoch das Oberdeck und richteten so starke Verheerungen an, daß die Lage kritisch wurde. Noch ein paar Treffer, und es war voraussichtlich mit uns vorbei. Endlich jedoch hatten wir uns mit Hilfe der Signale unseres Flugzeuges eingeschossen, und bei unserer siebenten Salve traf eins unserer Geschosse. Bei den nächsten 12 Schüssen trafen wir achtmal. Ein entsetzlicher, aufregender Sport. »Königsberg« schoß nur noch aus drei Geschützen. Das Flugzeug signalisierte, daß unsere Treffer nur vorn säßen, wir sollten mehr mittschiffs halten. Wir waren gerade im Begriff, dem Fliegersignal zu gehorchen, als der Flieger plötzlich signalisierte: »Bin getroffen, muß herunter, sendet Boot!« Das Flugzeug befand sich, als es im Gleitfluge niederging, ungefähr in der Mitte zwischen uns und »Königsberg«. Der Apparat stürzte ins Wasser und versank. Unser Flieger wurde unverwundet aufgefischt, nachdem er 10 Minuten geschwommen hatte. Wir setzten das Feuergefecht ununterbrochen fort, ungefähr jede Minute eine Salve. »Königsberg« erwiderte nach einiger Zeit nur noch aus zwei Geschützen. Plötzlich hörte man eine dumpfe Explosion an Bord des Schiffes, und seit der Zeit war es niemals mehr rauchfrei, stets lagerte eine Wolke bald gelben, bald schwarzen Rauches über ihm, und von Zeit zu Zeit hörte man kleine Explosionen. Nach einigen weiteren Salven unserseits wurde offenbar die Munitionskammer getroffen, denn eine Flammen- und Rauchsäule stieg zum Himmel empor. Trotzdem feuerte »Königsberg« aus einem

[1]) Vermutlich ist der Pemba- (Kihita-) Berg gemeint.

Geschütz weiter. Erst gegen 2 Uhr mittags fiel ihr letzter Schuß. Eine weiße Flagge wurde jedoch nicht geheißt. Als wir schließlich von »Mersey« abgelöst wurden, war »Königsberg« ein Wrack. Ein Mast war über Bord, der andere gebrochen, die Schornsteine waren zertrümmert. Wir hatten die ganze Arbeit allein getan. »Mersey« gab nur noch den Gnadenstoß. Es war dies jedoch im Plan des Oberkommandos vorgesehen. Immer nur ein Schiff sollte auf einmal feuern. »Mersey« feuerte seinerseits noch ungefähr 20 Salven ab und hatte gleichfalls Treffer aufzuweisen. Wir verfolgten vom Mars aus mit Ferngläsern und photographischen Apparaten das dramatische Schauspiel. Gegen 8 Uhr abends kehrten wir nach der Bucht von Tirene zurück. Es war ein wundervoller Abend, und uns alle berührte der Gedanke schmerzlich, daß wir dort ein schönes Schiff als Trümmermasse zurücklassen mußten, aber schließlich war die »Königsberg« dreimal so groß wie wir und hätte uns unter anderen Bedingungen in fünf Minuten in Hackfleisch verwandelt[1])."

Bei der Untersuchung des Schiffes bei Niedrigwasser am 12. Juli[2]) wurde festgestellt, daß alle Geschütze der „Königsberg" vermöge der Schutzschilde in ihren wesentlichen Teilen fast unbeschädigt geblieben waren. Die Rohre und Lafetten zeigten naturgemäß zahlreiche Einbeulungen und Beschädigungen, die durch Sprengstücke hervorgerufen waren, sich aber mit den technischen Hilfsmitteln der Flottillenwerft in Daressalam würden reparieren lassen. Mit dem Abtransport der Schiffsartillerie wurde daher unter der Oberleitung des nach dem Ausfall des Kommandanten der „Königsberg" ältesten Offiziers im Rufiji-Gebiet Korvettenkapitäns a. D. Schoenfeld sofort begonnen. Ein Bergungskommando von 30 Mann der „Königsberg"-Besatzung unter Leitung des Kapitänleutnants Hinrichs, das in der Nähe des Wracks ein Zeltlager bezog, wurde mit der Vonbordgabe beauftragt. Die Geschütze und der einzige nicht zerschossene Schiffsscheinwerfer wurden von Bord genommen und gelandet, was in wenigen Tagen erledigt war. Auf schweren Lastwagen, die von Daressalam und einzelnen Pflanzungen im Rufiji-Delta geholt und von Hunderten von Eingeborenen gezogen wurden, gelang es dann,

[1]) Dieser Bericht berücksichtigt nicht die Beteiligung der englischen Kreuzer am Kampf. Er ist hier hauptsächlich wiedergegeben, weil er die große Wirksamkeit des Feuers der „Königsberg" anschaulich schildert, wenn auch die für das englische Empfinden bezeichnende Benennung des Kampfes als „aufregender Sport" und „dramatisches Schauspiel" der deutschen Auffassung von dem ritterlichen Kampf eines deutschen Kreuzers keineswegs entspricht. Auch der besondere Hinweis, daß nach dem Einstellen des Feuers die weiße Flagge auf „Königsberg" nicht geheißt wurde, kann als bezeichnend für die englische Auffassung gelten.

[2]) Siehe Anlage 8.

alle zehn Geschütze trotz großer Wegeschwierigkeiten infolge tiefen Sandes und zahlreicher tiefer Geländeeinschnitte in wenigen Tagen nach Daressalam zu fahren. Die Geschütze waren zum Transport in einzelne Teile zerlegt. Fünf Geschütze blieben in Daressalam und wurden dort zunächst in vorbereiteten Stellungen in zwei Batterien aufgestellt. Zwei Geschütze wurden auf Wagen nach Tanga, zwei Geschütze mit der Bahn nach Kigoma am Tanganjika-See, eins mit der Bahn bis Tabora, dann mit Wagen nach Muansa am Viktoria-Nyansa-See weitergeschafft; sie erreichten ebenfalls in kurzer Zeit ihr Ziel. Der Scheinwerfer wurde von „Königsberg"-Mannschaften später in Daressalam in Ordnung gebracht und bei Ras Upanga aufgestellt. Als Munition für die zehn Geschütze stand zunächst nur die mit dem Hilfsschiff „Rubens" herausgebrachte und nicht mehr rechtzeitig an Bord der „Königsberg" gelangte Munition sowie der kleine Rest der Schiffsmunition, der in den folgenden Monaten aus dem Schiff herausgetaucht wurde, im ganzen etwa 150 Schuß für jedes Geschütz, zur Verfügung.

Das Bergungskommando hat vom 12. Juli bis zum 18. September 1915 alle nur irgend erreichbaren und verwertbaren Inventarien und Materialien aus dem Wrack der „Königsberg" geborgen. Die Taucher der „Königsberg" und „Möwe", Deckoffiziere und Unteroffiziere des technischen Personals, die vorher schon in wochenlanger schwerer Arbeit die Ladung des Hilfsschiffes „Rubens" zum großen Teil geborgen hatten, kamen in Eilmärschen von Tanga heran und gingen trotz starker Erschöpfung infolge des Marsches sofort an die Taucharbeit beim Wrack der „Königsberg".

Durch die zehn Geschütze der „Königsberg" ging dem Schutzgebiet eine sehr wertvolle Verstärkung der Verteidigungsmittel zu, für deren Bedienung in erster Linie die „Königsberg"-Besatzung bestimmt wurde. Mit den Geschützen wurde auch der marschbereite Teil der Besatzung gruppenweise vom Rufiji-Delta über Land nach Daressalam geführt und dort zu einer Abteilung „Königsberg"[1]) vereinigt.

7. Rückblick auf die Tätigkeit S. M. S. „Königsberg".

Die Lage S. M. S. „Königsberg" bei Kriegsausbruch unterschied sich von derjenigen der „Emden" und „Karlsruhe" dadurch, daß der ostafrikanische Stationskreuzer in seiner Bewegungsfreiheit von vornherein durch

[1]) Die Tätigkeit der Besatzungen S. M. Schiffe „Königsberg", „Möwe" und „Planet" bei den Kämpfen zur Verteidigung des Schutzgebietes Deutsch-Ostafrika wird in einem andern Bande des Seekriegswerkes dargestellt werden.

Kohlenmangel stark beschränkt war. Die an sich geringen Vorräte des Schutzgebietes waren nicht in vollem Umfange für die Versorgung des Kreuzers nutzbar gemacht, da der Versuch, das zweite der Hilfsschiffe, den Dampfer „König", von Daressalam in See gehen zu lassen, nach einem ersten Mißlingen bei Tage nicht auch nachts wiederholt wurde und auch die Bunkerladung der übrigen Schiffe der Deutschen Ostafrika-Linie nicht von vornherein planmäßig für die Versorgung der „Königsberg" bereitgestellt wurde[1]). Die im Frieden vorbereitete Beschaffung von Hilfsschiffen und Kohlen aus Portugiesisch-Ostafrika versagte infolge der frühzeitig von den Engländern getroffenen vorbeugenden Maßnahmen zur Unterbindung der Nachrichtenübermittlung und Beschlagnahme der Kohlenvorräte. Die überaus günstige Gelegenheit, bei Kriegsbeginn auf See den für ausgedehnte Operationen hinreichenden Kohlenvorrat des Dampfers „Reichenfels" zu erfassen, konnte infolge der Unmöglichkeit, die Funkspruchverbindung mit ihm herzustellen[2]), nicht ausgenutzt werden.

Die übrigen auf See angetroffenen deutschen Dampfer verfügten nicht über wesentliche Kohlenbestände, die sie dem Kreuzer hätten zur Verfügung stellen können, sie bedurften vielmehr teilweise selbst der Ergänzung ihrer Vorräte. Die Versuche der „Königsberg", durch den Kreuzerkrieg selbst im Golf von Aden und dem ihm vorgelagerten Seegebiet die erforderliche Kesselnahrung zu gewinnen, mißlangen, da der Schiffsverkehr von den Engländern hier unmittelbar nach Kriegsausbruch — vielleicht infolge Beobachtung des intensiven Funkspruchverkehrs des deutschen Kreuzers — teils eingestellt, teils von den üblichen Wegen abgelenkt worden war. So war der Kreuzer allein auf den Kohlenvorrat des alten Hilfsschiffes „Somali" angewiesen, als er nach fast vollständigem Verbrauch seines Heizmaterials während der Kreuzfahrten im nordwestlichen Teil des Indischen Ozeans bei Ras Hafun eintraf. Der Umstand, daß es dem Kommandanten der „Königsberg" in den ersten Wochen des Krieges infolge der geschilderten ungünstigen Verhältnisse nicht gelang, einen Kohlenvorrat in die Hand zu bekommen, der eine mehrmalige volle Auffüllung der Bestände des Kreuzers gestattet hätte, ließ ihn nicht dazu kommen, seine Operationen nach freiem Ermessen nach den Seegebieten zu verlegen, wo er für den Kreuzerkrieg die größten Erfolge erhoffen und wo er vom Kreuzerkrieg leben konnte, d. h. nach dem mittleren Teil des nördlichen Indischen Ozeans oder nach dem Kap der Guten Hoffnung. Im Golf von Aden, in dem sich — rein theoretisch betrachtet — die beste Gelegenheit für erfolgreiche Kreuzerkriegführung im Indischen Ozean bieten mußte, da dort die

[1]) Siehe Seite 127 ff.

[2]) Siehe Seite 139.

Handelsstraßen von Australien, Ostasien, Indien und Ostafrika zusammenlaufen, konnte ein Kreuzer nur bei ganz überraschendem Auftreten und nur für kurze Zeit auf Erfolg hoffen; denn es war einerseits bei den dortigen geographischen Verhältnissen für ihn schwer, feindlichen Kreuzern längere Zeit erfolgreich auszuweichen, und anderseits mußte das Ausbleiben in Aden oder Perim fälliger Handelsschiffe sehr bald die Tätigkeit des Handelszerstörers verraten und die Engländer zur Einstellung der Schiffahrt veranlassen. Wollte somit ein Handelskrieg führender Kreuzer auf längere Dauer im nordwestlichen Teil des Indischen Ozeans Erfolge erzielen, so mußte er durch seinen Kohlenvorrat in der Lage sein, schnell den Schauplatz seiner Tätigkeit zu wechseln, wie „Emden" es im östlichen und mittleren Teil des Indischen Ozeans in so vorbildlicher Weise ausgeführt hatte.

Eine ungeheure Erschwerung der Kreuzerkriegoperationen im nordwestlichen Teil des Indischen Ozeans bewirkte der dort während der Monate Juli bis September mit Sturmesstärke wehende Monsun, der nicht nur die Durchführung des Handelskrieges selbst — Untersuchung der Dampfer durch das Prisenkommando, Übernahme der Vorräte usw. — vielfach unmöglich machte, sondern auch den Kohlenverbrauch ungünstig beeinflußte und die Gelegenheiten zur Kohlenergänzung aufs äußerste beschränkte. Eine Berücksichtigung dieser Verhältnisse in den Mobilmachungsvorarbeiten der Ostafrikanischen Station[1]) wäre daher angebracht gewesen.

Der Vorstoß der „Königsberg" nach Madagaskar, der dem Kreuzer Kohlen verschaffen sollte, war bei dem geringen Verkehr, der in den Gewässern von Madagaskar erwartet werden konnte, für diesen Zweck weniger geeignet, als das Aufsuchen der südafrikanischen Gewässer es gewesen wäre. Für einen so weit führenden Vorstoß fehlte es aber wiederum dem Kreuzer an der erforderlichen Kohlenreserve. Das Fehlschlagen der Hoffnung, bei Madagaskar Kohlen zu erlangen, führte „Königsberg" in das Schutzgebiet zurück, wo ihr auf verborgenem Ankerplatz wohl geringe Mengen an Heizmaterial zugeführt werden konnten, von wo aus sie aber infolge der großen Entfernungen nach den belebteren Handelsstraßen ohne Unterstützung von außen her kaum hoffen konnte, den Handelskrieg mit Aussicht auf Erfolg wieder aufzunehmen. So wurde „Königsberg" nach dem Einlaufen in den Rufiji mehr und mehr an das Schutzgebiet gekettet. Wohl gelang es dem Kommandanten, seine Besatzung nochmals in wagemutigem, erfolgreichem Angriff an den Feind zu führen. Indessen mußte ein längerer Aufenthalt im Rufiji, wie er durch die notwendige Instandsetzung der Maschinenanlage

[1]) Siehe Seite 123.

bedingt wurde, früher oder später zur Entdeckung und zur Blockierung des Kreuzers mit überlegenen Streitkräften führen. Damit wurde „Königsberg" immer mehr zu einem Bestandteil der Verteidigung des Schutzgebietes, dem ihre Besatzung und ihre Geschütze nach der Vernichtung des Schiffes die wertvollsten Dienste im Kampf gegen die feindliche Übermacht leisten sollten[1]).

Trotz des geringen positiven Ergebnisses ihrer Handelskriegführung — nur der englische Dampfer „City of Winchester" fiel ihr als Beute zu — hat das Erscheinen der „Königsberg" im Golf von Aden und bei Madagaskar ebenso wie ihr Angriff auf „Pegasus" vor Sansibar und die Wochen lang dauernde Ungewißheit über ihren Aufenthaltsort im September/Oktober 1914 starke Beunruhigung und zeitweilige Stillegung des britischen Handels im westlichen Teil des Indischen Ozeans zur Folge gehabt. Die einschneidende Wirkung, den der Angriff auf „Pegasus" im Verein mit dem Auftreten der „Emden" im Indischen Ozean auf den Abfahrtstermin und die Art der Sicherung des australisch-neuseeländischen Transports ausübte, ist bereits an anderer Stelle erwähnt. Ein planmäßiges Zusammenwirken der „Königsberg" und „Emden" in verschiedenen Teilen des Indischen Ozeans würde sich, wenn es möglich gewesen wäre, eine Verbindung zwischen ihnen herzustellen, voraussichtlich als von erheblicher Wirkung auf die britische Strategie erwiesen haben. Eine Benachrichtigung der „Königsberg" über die Anwesenheit der „Emden" im Indischen Ozean durch den Admiralstab der Marine wäre notwendig gewesen und hätte auch noch Ende September 1914 sich von Nutzen erweisen können.

Die Einschließung der „Königsberg" im Rufiji im Verein mit der Blockade der deutsch-ostafrikanischen Küste band eine erhebliche Zahl feindlicher Streitkräfte, die dadurch anderen Kriegsschauplätzen zu einer Zeit entzogen wurden, zu der das System der britischen Seestrategie auf allen Weltmeeren der denkbar stärksten Beanspruchung unterworfen wurde.

Der Schlußkampf der „Königsberg" auf dem Rufiji reiht sich hinsichtlich der von der ganzen Besatzung vom Kommandanten bis zum letzten Mann bewiesenen treuen Hingabe und persönlichen Tapferkeit würdig an die Heldenkämpfe der deutschen Kreuzer auf den Weltmeeren und auf dem heimischen Kriegsschauplatz an. Besonders die Berichte des Gegners lassen erkennen, wie schwer der unter ungünstigsten Bedingungen von „Königsberg" einer erheblichen Übermacht der Gegner geleistete Widerstand es diesen gemacht hat, den deutschen Kreuzer niederzukämpfen, obwohl sie sich

[1]) Siehe Fußnote [1]) auf Seite 206.

im Besitze aller modernen Hilfsmittel für die Durchführung eines solchen Kampfes befanden.

Hohe Anerkennung verdient aber auch die Tätigkeit der Abteilung „Delta" unter ihrem energischen Führer, dem Korvettenkapitän a. D. Schoenfeld. Mit außerordentlich geringfügigen Mitteln, bei mangelhaftester Unterbringung und Verpflegung und unter sehr ungünstigen gesundheitlichen Verhältnissen hat sie im Mündungsgebiet des Rufiji ein System des Widerstandes geschaffen, das es dem Gegner monatelang unmöglich machte, die Bewegungsfreiheit der „Königsberg" durch wirksame Sperrung des Fahrwassers oder durch ein Landungsunternehmen einzuschränken. Darüber hinaus wurde von dem Führer der Abteilung jede Möglichkeit erwogen, den Gegner auch durch offensives Vorgehen zu schädigen. Die überaus energische Ausnutzung der der Abteilung zur Verfügung stehenden mangelhaften Mittel, die ihren Höhepunkt in den Kämpfen vom 6. und 11. Juli 1915 fand, läßt den Schluß berechtigt erscheinen, daß es diesem heldenmütigen Personal unter seinem energischen Führer bei Vorhandensein hinreichenden Artilleriematerials im Mündungsgebiet gelungen wäre, das Eindringen der englischen Streitkräfte in das Delta auch im Juli 1915 zu verhindern.

1. Der Schiffsstab S. M. S. „Königsberg“ [1]).

Die Gefallenen und Verstorbenen sind mit † bezeichnet.

Kommandant: Fregattenkapitän Looff.
I. Offizier: Kapitänleutnant Koch (Georg).
Navigationsoffizier: Kapitänleutnant Hinrichs.
Artillerieoffizier: Oberleutnant z. See Apel,
= = Angel T.
= = Niemeyer (Eberhard) †,
= = Freund †.
Leutnant z. See Kohtz,
= = Schlawe,
= = Wenig.
Marine-Oberingenieur Schilling (Gustav).
Marine-Ingenieur Bockmann.
Marine-Stabsarzt Dr. Eyerich.
Marine-Oberzahlmeister Christiansen.

Zum Kriegsdienst auf S. M. S. „Königsberg“ vorübergehend eingezogen:

Oberleutnant z. See d. R. Herm.
Leutnant z. See d. R. Jaeger (Josef) †,
= = = Sprockhoff.
Oberarzt d. R. Dr. Fraenckel.
Assistenzarzt d. R. Dr. Seith.

2. Der Schiffsstab S. M. S. „Möwe“ [1]).

Kommandant: Korvettenkapitän Zimmer.
I. Offizier: Kapitänleutnant Schreiber (Fritz).
Oberleutnant z. See Horn (Moritz),
= = Wunderlich (Ernst) †.

[1]) Nach dem Stande bei Kriegsausbruch.

Leutnant z. See Odebrecht.
Marine-Stabsarzt Göttsche †.
Marine-Oberzahlmeister Just.

3. Ablösungstransport 1914 S. M. S. „Planet".

Transportführer: Oberleutnant z. See Brocks.
Leutnant z. See Rosenthal.
Marine-Oberzahlmeister Behrendt.

III.

S. M. S. „Karlsruhe“[1].

1. Die wirtschaftlichen und strategischen Grundlagen für den Kreuzerkrieg im Atlantischen Ozean.

Für die bei Kriegsausbruch in den ostamerikanischen Gewässern stationierten deutschen Kreuzer und die in diesem Seegebiet auszurüstenden Hilfskreuzer bot sich auf den zahlreichen, vielbefahrenen, im Nord-, Mittel- und Südatlantik von der amerikanischen Küste nach Europa führenden Handelsstraßen ein überaus reiches Feld der Handelskriegstätigkeit.

An dem Handel der nordatlantischen Seewege war bei Kriegsbeginn etwa ein Sechstel des gesamten Tonnengehalts des Welthandels[2]) beteiligt. Auf diesen Straßen erfolgte in erster Linie die Versorgung Großbritanniens mit Getreide und Rohmaterial für die Industrie. Während der drei Jahre vor dem Kriege betrug der Anteil der britischen Einfuhr an Weizen und Mehl, der aus Nordamerika — einschließlich Kanada — bezogen wurde, etwa 45 v. H. oder ungefähr 36 v. H. des gesamten Jahresverbrauches. Etwa die Hälfte der Gesamteinfuhr an Schinken und Speck, nahezu zwei Drittel des Käses und fast das gesamte Schweinefett, das von auswärts eingeführt wurde, kam aus Kanada und den Vereinigten Staaten. Der Jahreswert dieser Einfuhr an Nahrungsmitteln belief sich auf mehr als 40 Millionen £. Wurde sie längere Zeit unterbunden oder auch nur wesentlich vermindert, so bedeutete das den Eintritt einer Hungersnot für einen großen Teil der Bevölkerung Großbritanniens. Von ähnlicher Bedeutung war die Einfuhr von Baumwolle aus den amerikanischen Südstaaten nach England, die bei einem Jahreswert von 50 Millionen £ 75 v. H. der Gesamtbaumwolleinfuhr umfaßte. Dazu kamen die Lieferungen an Tabak und Leder aus den Vereinigten Staaten und von Holz aus Kanada sowie — während des Krieges von besonderer Bedeutung für

[1]) Der Bearbeitung liegen Berichte und Kriegstagebücher des Kommandanten S. M. S. „Karlsruhe“, Fregattenkapitäns Köhler, und des Adjutanten, Oberleutnants z. See Auft, zugrunde, die bei dem Untergang des Schiffes geborgen wurden; ferner Berichte des Ersten Offiziers, Kapitänleutnants Studt.

[2]) Die wirtschaftlichen Ausführungen dieses Abschnittes folgen den Angaben von C. E. Fayle, Seaborne Trade, Vol. I. The Cruiser Period. London 1920.

die Kriegsmarine und die Kriegsindustrie im allgemeinen — die von Petroleum und Kupfer. Der Jahreswert der gesamten Einfuhr aus Kanada und der Union belief sich auf 161 Millionen[1]) £, wogegen England dorthin Waren im Werte von jährlich 86 Millionen[1]) £ verschiffte.

Die Handelsschiffahrt, die diesen Warenverkehr vermittelte, fuhr zum größten Teil unter englischer Flagge. 1913 bedingte allein dieser Verkehr über 4000 Dampferreisen, davon 87 v. H. unter englischer Flagge, ganz abgesehen von den Segelschiffsreisen und von einigen Hunderten von Dampferfahrten in Ballast, die von britischen nach amerikanischen Häfen ausgeführt wurden, um hier Ladung zu suchen. Dazu kam, daß noch 1914 neun Zehntel des amerikanischen Seehandels sich unter fremder, in erster Linie unter englischer Flagge vollzogen. Etwa die Hälfte der Fahrzeuge, die im Handel mit europäischen und südamerikanischen Plätzen Häfen der atlantischen und Golf-Küste Nordamerikas anliefen, gehörten der britischen Nationalität an.

Der gesamte nordatlantische Handel[2]) folgte in der Hauptsache den Straßen des Größten Kreises von New York nach Fastnet an der Südwestküste von Irland. Sowohl die Dampfer aus Boston, New York, Philadelphia und Baltimore als auch die aus den Häfen von Carolina und dem Golf von Mexiko kommenden steuern einen Punkt südöstlich von Kap Race an, um von dort auf dem Größten Kreise nach Fastnet zu gelangen. Zu ihnen stößt die vom Sankt Lorenzstrom kommende und die von Halifax, Neu-Schottland sowie von St. John und Neu-Braunschweig ausgehende Schiffahrt, diese, solange der Sankt Lorenzstrom durch Eis gesperrt ist. Nur während der Sommermonate passiert ein Teil des kanadischen Handelsverkehrs nördlich von Neu-Fundland durch die Belle-Isle-Straße. Nahe dem gleichen Knotenpunkt verläuft die Straße von New York und Boston nach dem Mittelmeer. Auf diese Weise findet zwischen New York und Kap Race eine Häufung der Schiffahrt statt, die einem feindlichen Kreuzer einen überaus lohnenden Angriffspunkt für seine Handelskriegführung bietet. Ein anderer wichtiger Knotenpunkt liegt halbwegs zwischen den Bermuda-Inseln und Newport News, dort, wo der Handelsweg zwischen New York und dem La Plata denjenigen der Baumwolldampfer schneidet, die die Straßen des Größten Kreises aufsuchen. Der Hauptknotenpunkt für die von Europa nach New York ausgehende

[1]) Durchschnittszahl 1911 bis 1913 des Gesamthandels von England mit den Vereinigten Staaten und Kanada, einschließlich des Handels der Westküste, der aber nur einen geringen Bruchteil der Gesamtbeträge ausmacht.

[2]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Anlage 3: Die wichtigsten Handelsstraßen des Weltverkehrs.

Schiffahrt liegt in dem Gebiet von 43° Nord, 50° West bis 40° 30′ Nord und 47° West — je nach der Jahreszeit entsprechend dem Vordringen der südlichen Eisgrenze wechselnd.

Zu dem nordatlantischen Handel gesellt sich der der Caraibischen Seewege, der Westindien, die Häfen des Golfs von Mexiko und von Mittelamerika versorgt. In gewissem Maße handelt es sich hier um einen Zweig der großen nordatlantischen Handelsstraße. Ein Teil der Dampfer passiert nämlich die Florida-Straße, um dann auf dem Größten Kreise zu steuern, wobei viele zunächst Newport News zur Kohlenergänzung anlaufen. Ein anderer Teil läuft im Dreieck zwischen Europa, New York und der Caraibischen See. Direkte Wege gehen durch die Windward-Passage zwischen Cuba und San Domingo oder steuern einen Knotenpunkt bei St. Thomas oder Barbados an. Ein Netz von Handelsstraßen zweiten Grades überzieht die Caraibische See. Der britische Handel mit Westindien, Mittelamerika und den südamerikanischen Häfen an der Caraibischen See belief sich vor dem Kriege auf etwa 14,5 Millionen £ im Jahr an Ausfuhr und Wiederausfuhr, auf 12 Millionen £ an Einfuhr, wobei Zucker, Kakao, Kaffee und Früchte die Hauptrolle spielten.

Als Hauptangriffspunkte für die Handelskriegführung boten sich somit im Nordatlantik in erster Linie die Seegebiete dar, in denen die verschiedenen Handelsstraßen sich nach dem Englischen Kanal und nach dem Mittelmeer zu zusammenschließen; in zweiter Linie das Seegebiet an der amerikanischen Küste zwischen St. John (Neu-Fundland) und der Chesapeake-Bucht; schließlich die Eingänge zu den Hauptdurchfahrten der Antillen.

Es ist bereits im ersten Band des „Kreuzerkrieges in den ausländischen Gewässern" bei der allgemeinen Besprechung der Operationsgebiete für den Kreuzerkrieg[1]) dargelegt worden, daß „der Nordatlantik, obwohl er dem Handelskrieg die lohnendsten Ziele bot, infolge der zu erwartenden starken feindlichen Gegenwirkung und auch infolge des Fehlens geeigneter Ausrüstungsplätze, ganz besonders in seinem östlichen Teil, als Operationsgebiet der deutschen Auslandskreuzer für längere Zeit nicht geeignet" war. „Es konnte vielmehr nur in Frage kommen, gelegentlich überraschende Vorstöße in dies Gebiet durch schnelle Hilfskreuzer ausführen zu lassen." Für den ostamerikanischen Stationskreuzer kam somit im Nord- und Mittelatlantik, abgesehen von gelegentlichen Vorstößen in die Zone I[2]), das Gebiet der nordatlantischen Seewege, hauptsächlich die Zone II[2]), das Seegebiet der vom Golf von Mexiko, vom Caraibischen Meer und der Nord-

[1]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 25.

[2]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Anlage 3: Die deutschen Kreuzerkriegszonen im Atlantischen Ozean.

küste Brasiliens ausgehenden Handelsstraßen als Operationsgebiet in Betracht.

Eine wesentliche Rolle in der Versorgung Großbritanniens mit Lebensmitteln und Rohstoffen spielten 1914 die südatlantischen Handelsstraßen. Die Hauptstraße vom La Plata nach den Scilly-Inseln führte in einer Ausdehnung von etwa 6000 Meilen über den Ozean. Vor der Eröffnung des Panamakanals trat zudem durch die Magellan-Straße der größte Teil des Handelsverkehrs der Westküste Amerikas[1]) mit Europa in den Südatlantik ein. In der Hauptsache laufen die von der Westküste Amerikas kommenden Dampfer zunächst den La Plata an, um ihre Kohlenvorräte zu ergänzen, bevor sie den Atlantik durchqueren. Zu ihnen gesellen sich die vom La Plata und von Bahia Blanca ausgehenden Fleisch- und Getreidetransporte. Andere Dampfer steuern vom La Plata zunächst nordwärts nach Rio de Janeiro, um von dort die Fahrt über den Atlantik anzutreten. Dazu kommen weitere Routen von dem Kaffeeausfuhrhafen Santos, von Bahia und Pernambuco. Die Mehrzahl der Straßen im Südostatlantik folgt einem Kurse parallel der südamerikanischen Ostküste bis zum Kap San Roque. Hier teilen sie sich in zwei Hauptgruppen: der größere Teil der Dampfer steuert über die Kap Verdeschen Inseln und Madeira nach Europa, während der kleinere sich nach den atlantischen Häfen der Union abzweigt.

So entstehen drei Haupthandelsstraßenknotenpunkte: vor der La-Plata-Mündung, nahe dem Kap San Roque und im Seegebiet bei Madeira und den Kanarischen Inseln, wo die von Südamerika nach Europa führenden Straßen sich mit den von den afrikanischen Häfen ausgehenden Seewegen vereinigen.

In der Ausfuhr der La Plata-Häfen spielten 1914 Lebensmittel die Hauptrolle. Jährlich wurden aus Argentinien und Uruguay Rind- und Hammelfleisch in gefrorenem oder präserviertem Zustande im Werte von 16 Millionen £, Mais, Weizen und Hafer im Werte von 18 Millionen £ nach Großbritannien verschifft. Dazu kamen Flachssamen und Wolle in nicht unbeträchtlicher Menge. Diesem Handel schloß sich die Fleischausfuhr von Neu-Seeland an, die ihren Weg um das Kap Horn nahm, so daß in Friedenszeiten etwa 84 v. H. der Einfuhr an Rindfleisch und 67 v. H. derjenigen an Hammelfleisch Großbritannien über die südamerikanischen Handelsstraßen zugeführt wurde. Argentinien lieferte 73 v. H. der gesamten britischen Einfuhr an Mais; die La Plata-Häfen und Bahia Blanca führten dem Inselreich 13,6 v. H. seiner von auswärts kommenden Vorräte an Weizen und Mehl zu.

[1]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 347 ff.

Von dem brasilianischen Ausfuhrhandel, der sich auf 65 Millionen £ im Jahr belief, entfielen fast 41 Millionen £ auf Kaffee-, über 10 Millionen £ auf Gummiausfuhr. Von dem Gummi gingen 44 v. H. nach Großbritannien, während an der Kaffeeausfuhr hauptsächlich die Vereinigten Staaten und Deutschland beteiligt waren.

Der Fleisch- und Kaffeetransport vollzog sich fast ausschließlich auf Dampfern der Linienreedereien; die Ausfuhr der argentinischen Getreideernte wurde dagegen durch die Trampschiffahrt bewältigt, die auf der Ausfahrt von Großbritannien hauptsächlich Kohle — jährlich mehr als 7 Millionen Tonnen — nach Südamerika ausführte. Davon gingen 800 000 Tonnen nach der Westküste, der ganze Rest war nach den Häfen von Brasilien, Argentinien und Uruguay bestimmt. Durchschnittlich liefen wöchentlich etwa zwanzig britische Dampfer den La Plata an, während siebzehn in Rio de Janeiro, acht in Santos, je vier in Pernambuco und Bahia eintrafen. Demgegenüber trat der Handel der nordbrasilianischen Häfen von Ceara bis Para mehr in den Hintergrund. Die von diesen Häfen ausgehenden Handelsstraßen nach Europa verlaufen nördlich und westlich des südamerikanischen Haupthandelswegs; auf ihnen wird vornehmlich brasilianischer und peruanischer Gummi verschifft.

Die Gesamtausfuhr und Wiederausfuhr von Großbritannien nach Südamerika belief sich vor dem Kriege im Jahr auf etwa 47 Millionen £, die Einfuhr von Südamerika nach dem Inselreich auf 60 Millionen £ (Deutschland 30 und 50 Millionen £). Dazu kam die Einfuhr aus Neu-Seeland mit etwa 19 Millionen £ sowie der Wert des Handels mit der Westküste von Nordamerika.

Der britische Gesamttonnengehalt, der jährlich für den Warentransport von Großbritannien nach Südamerika gebraucht wurde, umfaßte fast 5½ Millionen; über 3 Millionen Tonnen an Schiffen gingen von Südamerika nach England. Auch ein großer Teil der Ausfuhr der Vereinigten Staaten nach Argentinien und der Einfuhr von Brasilien nach der Union wurde durch englische Schiffe besorgt. 1912 trafen nicht weniger als 170 britische Schiffe aus Nordamerika in Buenos Aires ein; von Rio de Janeiro und Santos allein gingen 251 nach den Vereinigten Staaten und 105 nach Westindien.

Schließlich ist in Betracht zu ziehen, daß britisches Kapital in großem Umfange in den südamerikanischen Staaten tätig war. In Bolivia, Peru, Chile, Argentinien und Brasilien arbeitete es auf den verschiedensten Gebieten: Banken, Bergwerke, Eisenbahnen, die Salpeterindustrie in Chile, Hafenanlagen, Beleuchtung, Kanalisation usw. waren vielfach von britischen Geldgebern finanziert; für die auswärtige Schuld der meisten südameri-

kanischen Republiken waren die Gläubiger zum großen Teil britische Geldgeber. So waren sie alle finanziell und wirtschaftlich vom Seehandel und Seeverkehr abhängig, und der größte Teil ihrer Ausfuhr vollzog sich auf britischen Schiffen. Jede Störung des Handels auf den großen südamerikanischen Verkehrsstraßen mußte sich somit von besonders fühlbarer Wirkung erweisen. Die ernsteste Gefahr lag dabei in der möglichen Unterbrechung der Fleisch- und Getreidezufuhr im Südatlantik.

Nach allem stellten die südamerikanischen Handelsstraßen mit ihren stark befahrenen Knotenpunkten ein besonders aussichtsreiches Angriffsfeld für die deutschen Auslandskreuzer dar; dies um so mehr, als die in Betracht kommenden Seegebiete im Frieden nur überaus schwach von englischen Seestreitkräften besetzt waren, eine unmittelbare Unterstützung dieser Streitkräfte durch die heimischen Verbände nicht zu erwarten war und nur ein eigener, wenig wertvoller Stützpunkt, die Falkland-Inseln, dem Gegner an der südostamerikanischen Küste — an ihrem südlichen Endpunkt — zur Verfügung stand, während anderseits die deutschen Kreuzer bei ihren Operationen auf eine, wenn auch geringe Anzahl von Ausrüstungsplätzen rechnen konnten.

Die bei Kriegsausbruch im Atlantischen Ozean stationierten britischen und französischen Seestreitkräfte sind im ersten Band in Anlage 5, Tabelle I, die für den Handelsschutz im Atlantik im Kriegsfall bestimmten britischen Kreuzerverbände der II. und III. Flotte ebendort in Tabelle II zusammengestellt. Die Zonen des Atlantischen Ozeans, auf die die einzelnen britischen Verbände zur Ausübung des Handelsschutzes im Kriege verteilt waren, sind aus der Karte in Anlage 3 des ersten Bandes ersichtlich. Als Gegner des deutschen Stationskreuzers in Ostamerika kam danach in erster Linie das schon im Frieden im Westatlantik (Zone H, Mittel- und Nordamerika) stationierte britische IV. Kreuzergeschwader in Betracht, bestehend aus den älteren Panzerkreuzern „Suffolk", „Berwick", „Lancaster" und „Essex" mit dem modernen Kleinen Kreuzer „Bristol" unter dem Kontreadmiral Cradock. Von diesen Streitkräften waren Ende Juli das Flaggschiff „Suffolk" und „Berwick" sowie „Bristol" in den mexikanischen und westindischen Gewässern, „Lancaster" dockte auf den Bermuda-Inseln, und „Essex" war dorthin entsandt, um mit „Lancaster" im Kriegsfall den Schutz des nordatlantischen Handels zu übernehmen. Zu ihnen trat nach Kriegsausbruch der Panzerkreuzer „Good Hope" vom heimischen VI. Kreuzergeschwader. In den mittelamerikanischen Gewässern weilten an französischen Seestreitkräften der Panzerkreuzer „Condé" und der alte geschützte Kreuzer „Descartes". An der südamerikanischen Ostküste war nur der britische moderne Kleine Kreuzer „Glasgow" stationiert. Der

Schutz des großen Handelsstraßensystems des westlichen Atlantik war somit im Verhältnis zu seiner Ausdehnung und zu seiner großen Bedeutung für die Versorgung Großbritanniens nach der Friedensbesetzung der Station außerordentlich schwach bemessen. Abgesehen von der verhältnismäßig geringen Zahl der Einheiten waren diese der „Karlsruhe" sämtlich an Geschwindigkeit unterlegen[1]), während sie diese an Gefechtskraft durchweg übertrafen[2]). Solange demnach der deutsche Kreuzer über seine volle Geschwindigkeit und über hinreichende Brennstoffvorräte verfügte, hatte er die Aussicht, sich jedem einzelnen dieser Gegner zu entziehen. Den älteren englischen Panzerkreuzern der „Suffolk"-Klasse gegenüber standen bezüglich der Geschwindigkeit auch die für den Atlantik in Betracht kommenden deutschen Hilfskreuzer, wie „Kronprinz Wilhelm", „Kaiser Wilhelm der Große" und „Kaiser Wilhelm II.", mit 23 bis 23,5 Seemeilen nicht ungünstig da, zumal nicht damit gerechnet werden konnte, daß die älteren englischen Kreuzer ihre Höchstgeschwindigkeit auch nur annähernd erreichen würden.

Die britischen Seestreitkräfte im Westatlantik konnten im Kriegsfalle damit rechnen, eine gewisse Unterstützung durch die dann im östlichen Atlantischen Ozean den Handelsschutz übernehmenden älteren Kreuzerverbände der II. und III. Flotte, das XI. (Zone E, westlich Irland), das IX. (Zone J, Kap Finisterre-Station) und das V. Kreuzergeschwader (Zone D, Kap Verde-Station) zu erhalten[3]). In der Tat wurden vom V. Kreuzergeschwader des Kontreadmirals Stoddart im August der Panzerkreuzer „Monmouth", im September „Cornwall" zur Verstärkung der Südamerikanischen Station entsandt, während Admiral Cradock selbst Ende August auf „Good Hope" den Oberbefehl über diese Station übernahm. Aber auch diese Verstärkungen vermochten — ebensowenig wie eine Anzahl von Hilfskreuzern — die Dinge nicht zugunsten der Briten zu ändern, da auch ihnen die erforderliche Geschwindigkeit fehlte.

---

[1]) Höchstgeschwindigkeit:

„Karlsruhe"	27,5—29,3 Seemeilen	„Glasgow", „Bristol"	25—26,8 Seemeilen
„Suffolk"-Klasse . .	23—24,7 "	„Condé"	21—21,9 "
„Good Hope" . . .	23—24,1 "	„Descartes"	19—19,6 "

[2]) Armierung:
„Karlsruhe" 12 × 10,5 cm, 2 ⊽ Torpedorohre,
„Suffolk"-Klasse 14 × 15,2 cm, 2 × 45 cm-⊽ Torpedorohre,
„Good Hope" 2 × 23,4 cm, 16 × 15,2 cm, 2 × 45 cm-⊽ Torpedorohre,
„Glasgow", „Bristol" 2 × 15,2 cm, 10 × 10,2 cm, 2 × 45 cm-⊽ Torpedorohre,
„Condé" 2 × 19,4 cm, 8 × 16,4 cm, 6 × 10 cm, 2 × 45 cm-⊽ Torpedorohre,
„Descartes" 4 — 16,4 cm, 10 — 10 cm, 2 — 45 cm-⊽ Torpedorohre.

[3]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 46 ff. sowie Anlage 3 und Anlage 5, Tabelle II.

Auf Grund dieser wirtschaftlichen und strategischen Verhältnisse waren vom Admiralstab die Erläuterungen zum Operationsbefehl des Kaisers herausgegeben, die bereits im ersten Band[1]) Erwähnung gefunden haben und für die Operationen im Atlantischen Ozean folgende Richtlinien gaben:

1. England kann im Kreuzerkrieg am wirksamsten im Atlantischen Ozean geschädigt werden.
2. Am empfindlichsten wird es durch Störung der Zufuhr von Lebensmitteln, Rohöl und Rohmaterialien getroffen.
3. Die ergiebigsten Kreuzgründe liegen vor dem westlichen Eingang des Englischen Kanals, auf den von Nordamerika und Kanada kommenden sowie auf den an Spanien und Portugal vorbeiführenden Handelsstraßen. Naturgemäß ist hier mit der kräftigsten feindlichen Gegenwirkung zu rechnen. England wird aller Voraussicht nach die Haupthandelsstraßen durch Kreuzer abpatrouillieren lassen und wohl auch Geleitzüge bilden. Für diese Zwecke stehen ältere Kleine und Große Geschützte Kreuzer zur Verfügung, die in Friedenszeiten zum IX. bis XII. Kreuzergeschwader zusammengefaßt sind. Vielleicht wird auch das in Bermuda stationierte IV. Kreuzergeschwader hierfür verwendet.

   Die so bewachten Handelsstraßen werden am besten von den in Hilfskreuzer umgewandelten Schnelldampfern beunruhigt, da diese vermöge ihrer bedeutenden Geschwindigkeit feindlichen Gegenstößen am sichersten ausweichen können.

   Es ist anzustreben, daß die ersten Schläge im Kreuzerkriege schnell und an möglichst verschiedenen Punkten gleichzeitig fallen.
4. Es kann im Verlauf des Krieges ein Verlegen des Kreuzgebietes in andere Weltmeere in Frage kommen.

Im Anschluß an diese Richtlinien waren für die Schiffe der Ostamerikanischen und Westamerikanischen Station für den Kriegsfall die „Mobilmachungsbestimmungen für den Atlantischen Ozean" aufgestellt, die von dem für die Leitung der Kreuzerkriegsoperationen im Atlantischen Ozean bestimmten Ältesten Offizier der Ostamerikanischen Station für den ostamerikanischen Stationskreuzer, die westafrikanischen Kanonenboote, die Schulschiffe, falls diese bei Kriegsausbruch sich im Atlantik befanden, und die im Atlantik sowie in der Heimat auszurüstenden Hilfskreuzer ausgearbeitet waren.

Bezüglich der voraussichtlichen Absichten des Gegners war mit dem Plan der Engländer, den Handelsschiffen neue Überfahrtstraßen anzu-

[1]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 27 ff.

empfehlen, mit der dauernden Aufstellung von Kreuzern an den Knotenpunkten des Verkehrs, dagegen mit dem Abpatrouillieren der Handelsstraßen im offenen Ozean erst im Bedarfsfalle gerechnet. Die Mitwirkung der mit Funkentelegraphie ausgerüsteten Handelsschiffe an der Aufgabe der englischen Handelsschiffskreuzer war in Betracht gezogen und die sofortige Zerstörung der Funkentelegraphiestationen der englischen Schiffe daher als notwendig bezeichnet. Die Bildung von Geleitzügen durch die Engländer im weiteren Verlauf des Krieges war als wahrscheinlich angenommen.

Die Bestimmungen sahen Einzeloperationen der deutschen Schiffe als die Regel vor, um den Kreuzerkrieg an möglichst vielen Punkten zugleich fühlbar zu machen. Gelegentliche gemeinsame Operationen unter Leitung des Ältesten Kommandanten zur Vernichtung feindlicher unterlegener Streitkräfte, in den weiteren Phasen des Krieges auch gemeinsame Angriffe auf die dann von englischer Seite voraussichtlich gebildeten Geleitzüge waren in Aussicht genommen.

Mit der Ausrüstung von ein bis drei Schnelldampfern sowie einzelnen Dampfern der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft als Hilfskreuzer durch die westamerikanischen Kanonenboote im Südatlantik, durch die Schulschiffe und den Stationskreuzer im Nordatlantik oder in den mittelamerikanischen Gewässern war gerechnet; Treffpunkte dafür waren festgelegt.

Für den Fall, daß die Schulschiffe sich bei Kriegsausbruch in der Heimat befanden — der 1914 eintrat — war für die Operationen dem ostamerikanischen Stationskreuzer je nach seinem Standort bei Kriegsausbruch die Zone I, II oder III[1]) — Nord-, Mittel- oder Südatlantik — zugeteilt. Der von ihm auszurüstende Hilfskreuzer sollte vornehmlich in Zone I, die von den westafrikanischen Kanonenbooten in Dienst gestellten Hilfskreuzer hatten in Zone III oder IV zu operieren. Den aus der Heimat zu entsendenden Hilfskreuzern war in erster Linie die Schädigung des englischen Handels durch Vorstöße in Zone V — Gebiet westlich von Irland, Frankreich und Spanien — als Aufgabe gestellt.

Englische Kolonialplätze, die sich als Angriffsobjekt für Handstreiche eigneten, waren näher bezeichnet; die Zerstörung feindlicher Kabel war den Kreuzern zur Pflicht gemacht.

Begleitdampfer und Kohlenschiffe waren von den Etappen Nordamerika, Westindien, Brasilien, La Plata und Westafrika in großem Umfange nach festgelegten Treffpunkten abzufertigen; ein Vertrag auf Lieferung von monatlich 75 000 Tonnen Kohle, davon 30 000 Tonnen

[1]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Anlage 3.

sofort bei Kriegsausbruch in den schnellsten verfügbaren Dampfern, ferner von Material und Proviant für die Kreuzerkriegführung im Atlantik war der Materialversorgung zugrunde gelegt.

Die atlantischen Etappen.

Für die Unterstützung der für die Handelskriegführung im Atlantischen Ozean bestimmten deutschen Kreuzer, insbesondere für die Regelung der Zufuhr an Brennstoff, Material aller Art und Lebensmitteln, kamen die Etappen Nordamerika (New York), Westindien (Havana), Brasilien (Rio de Janeiro), La Plata (Buenos Aires) und Westafrika (Las Palmas) in Betracht. Ihre Tätigkeit sollte Ergänzung finden durch diejenige von Etappennebenstellen in St. Thomas, Para, Bahia, Santos, Pernambuco, Montevideo, Punta Arenas, Teneriffa, Madeira, Horta (Azoren) und Lome (Togo).

Die Aufgaben und die Arbeitsweise der Etappen sind im ersten Bande[1]) eingehend behandelt worden. Die Tätigkeit der atlantischen Etappen im einzelnen wird im Laufe der Darstellung der Operationen S. M. S. „Karlsruhe" sowie derjenigen der im Atlantik tätig gewesenen Hilfskreuzer[2]) gewürdigt werden, soweit sie bei diesen in die Erscheinung trat.

Besonderer Erwähnung bedarf an dieser Stelle die umfassende Tätigkeit der Etappe New York unter der umsichtigen und tatkräftigen Leitung des Marineattachés bei der deutschen Botschaft in Washington, Fregattenkapitäns Boy-Ed. Diese Etappe bildete naturgemäß eine Art von Zentralstelle für das Etappenwesen im Atlantischen Ozean und darüber hinaus, und zwar sowohl für das Versorgungs- als auch für das Nachrichtenwesen. Ihre Tätigkeit wurde im Verlaufe des Krieges aufs äußerste erschwert durch die von vornherein überaus unfreundliche Ausübung der Neutralität durch die Vereinigten Staaten gegenüber dem Deutschen Reich und die offenkundige Unterstützung der Ententestaaten durch die amerikanische Regierung[3]).

Bei der Versorgung der im Atlantischen Ozean operierenden Kreuzer mit Brennstoff stand der Vertrag des Reichsmarineamts mit der Hamburg-Amerika-Linie im Vordergrund, nach dem diese im Falle eines Krieges gegen England den deutschen Kreuzern im Atlantischen

[1]) Siehe dort Seite 20ff. und Seite 99 bis 116.

[2]) „Kronprinz Wilhelm", „Prinz Eitel Friedrich", „Kaiser Wilhelm der Große", „Cap Trafalgar", deren Operationen in einem besonderen Bande behandelt werden sollen.

[3]) Siehe auch Kreuzerkrieg, Band I, Seite 248ff.

Ozean monatlich bis zu 75 000 Tonnen Kohlen, dazu die entsprechenden Mengen an Betriebsmaterial und Proviant zu liefern hatte[1]). Die Ausführung dieses Vertrages wurde in der Zeit unmittelbar nach dem Kriegsausbruch erschwert, vorübergehend sogar unmöglich gemacht durch den katastrophal wirkenden Mangel an Geld, der — verursacht durch das Versagen der Banküberweisung nach New York im Verein mit einer dort auftretenden Börsenpanik — während der nicht wieder einzuholenden ersten zehn bis vierzehn Tage die Charterung des erforderlichen Schiffsraumes und den Ankauf der Kohlen verhinderte. Dazu kam der bald eintretende Mangel an geeignetem Schiffsraum, da die Engländer eine größere Zahl von Dampfern für ihre Zwecke charterten, und die von Woche zu Woche wachsende Schwierigkeit, neutrale Dampfer zu finden, die bereit gewesen wären, sich, wenn auch nur mittelbar, in den Dienst der Versorgung der deutschen Kreuzer zu stellen. Die Eigenart dieser Hemmungen ist bereits im ersten Bande[2]) behandelt worden. Trotz aller sich darbietenden Schwierigkeiten, die insbesondere auch in der einseitig gegen Deutschland gerichteten Auffassung der amerikanischen Regierung betreffend die Stellung der Hilfsschiffe — als Teil der Ausrüstung eines Kriegsschiffes[3]) — zum Ausdruck kamen, gelang es den Beauftragten in New York, bis zum 8. August 1914 folgende Schiffe in Marsch zu setzen: den norwegischen Dampfer „Thor“[4]) mit 2000 Tonnen und den amerikanischen Dampfer „Lorenzo“[5]) mit 3000 Tonnen Kohlen nach den Bahama-Inseln, den amerikanischen Dampfer „Berwind“ mit 2000 Tonnen nach der Insel Trinidada im Südatlantik, den Norweger „Heina“[6]) mit 2000 Tonnen nach einem Treffpunkt an der Nordküste von Venezuela. Bis Ende August folgten: der Norweger „Nepos“ mit 4500 Tonnen Kohle nach den Kap-Verdeschen Inseln, der Norddeutsche Lloyd-Dampfer „Brandenburg“ (7532 Br. R. T.), Kapitän M. Dietrich, mit 5000 Tonnen nach einem Treffpunkt bei Neu-Fundland, die Dampfer der Hamburg-Amerika-Linie „Macedonia“ (4312 Br. R. T.), Kapitän Künstler, mit 3500 Tonnen nach den Kanarischen Inseln und „Graecia“[7]) (2799 Br. R. T.), Kapitän Metzenthin, mit 2600 Tonnen nach den Azoren. Gechartert wurden ferner von Ende August an bis in die Herbstmonate hinein: der Norweger „Mowinkel“ mit etwa 3000 Tonnen

[1]) Siehe Seite 221.
[2]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 249ff.
[3]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 249.
[4]) Am 9. September östlich Trinidad aufgebracht.
[5]) Am 10. September östlich Trinidad aufgebracht.
[6]) Am 16. September bei den Virginischen Inseln aufgebracht.
[7]) Am 10. Oktober bei den Azoren aufgebracht.

Kohle, der Dampfer der Hamburg-Amerika-Linie „Navarra"[1]) (5794 Br. R. T.), Kapitän Franck, mit 5000 Tonnen, der neutrale Dampfer „Unita", der Dampfer der Hamburg-Amerika-Linie „Pisa" (4967 Br. R. T.), Kapitän Hauer, mit 6000 Tonnen Kohlen und Proviant — er wurde in New York klargehalten, lief aber nicht aus —, die Norweger „Fram" und „Somerstad", die nach erfolgter Charterung sich bei Bekanntwerden der Aufbringung von „Heina" weigerten, nach dem ihnen zugewiesenen Treffpunkt bei Rocas Riff in See zu gehen, der Amerikaner „Minnesotan", der mit 7300 Tonnen Kohle am 11. November in Punta Arenas eintraf[2]), der Italiener „Amista", der mit 6000 Tonnen bis nach Montevideo gelangte, und der Holländer „Westerdyk", der 4500 Tonnen ebendorthin brachte. Als Hilfsschiff ausgerüstet wurde schließlich in New York der Norddeutsche Lloyd-Dampfer „Barbarossa" (10 984 Br. R. T., 14 Seemeilen), Kapitän Rehm, in Reserve bereitgehalten der angekaufte amerikanische Dampfer „Evelyn". Erst zu Beginn 1915 wurde der Dampfer „Bangor"[3]) mit 8000 Tonnen Kohle und reichlichem Proviant von Baltimore nach Südamerika entsandt.

Außerordentlich groß waren auch die Schwierigkeiten, die sich der Durchführung des Nachrichtenverkehrs seitens der Etappe New York entgegenstellten. Nach ihrer Lage und allgemeinen Bedeutung fiel ihr naturgemäß die Rolle des Nachrichtenübermittlers zwischen dem Admiralstab in Berlin und den amerikanischen und pazifischen Nachrichtenstellen zu. Diese Aufgabe erfolgreich durchzuführen unter Überwindung aller durch die unneutrale Haltung des amerikanischen Staatsdepartements bedingten Hemmnisse, bedurfte es des ganzen Scharfsinns, der Energie und der reichen Erfahrung des Etappenoffiziers in New York, Fregattenkapitäns Boy-Ed. Infolge Unterbrechung der deutschen Kabel gleich nach Kriegsausbruch war der deutsche Nachrichtendienst in New York auf die Funken-Großstationen Sayville und Tuckerton angewiesen, die — im Gegensatz zu den von den Alliierten benutzten Kabeln — unter scharfer Zensur der Regierung standen und chiffrierte Telegramme nur im Falle der Hinterlegung des Chiffrecodes beförderten, so daß der Verkehr auf Satztelegramme in englischer oder französischer Sprache beschränkt war. Dazu kam, daß die Zensoren, über die Order des Präsidenten Wilson betreffend den Funkenverkehr der amerikanischen Stationen[4]) hinausgehend, grundsätzlich alle an Kriegsschiffe der kriegführenden Parteien gerichteten Tele-

[1]) Am 11. November versenkt; siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 261.
[2]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 259 und 387 ff.
[3]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 392.
[4]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 119, Fußnote [2]).

gramme zurückwiesen. Die Alliierten waren auch in dieser Beziehung im Vorteil, insofern sie kanadische Stationen benutzten, denen sie wichtige Nachrichten von New York und anderen amerikanischen Häfen aus telegraphisch zustellten. Die ganze Lage wurde zutreffend durch eine Rede des früheren amerikanischen Staatssekretärs des Auswärtigen Knox im Oktober 1914 gekennzeichnet, der öffentlich das amerikanische Verhalten bei der Regelung des Nachrichtendienstes als „einer offenen Parteinahme gegen Deutschland nahekommend" hinstellte[1]).

Der Etappe Westindien in Havana fiel zu Kriegsbeginn eine wichtige Rolle dadurch zu, daß sich „Karlsruhe" in der Spannungsperiode in unmittelbarer Nähe von Havana befand und der Kommandant des Kreuzers die Etappe Havana zur Übermittlung seiner Aufträge und Anweisungen an die übrigen Etappen benutzte[2]). Von Havana wurde am 4. August nachts der Lloyd-Dampfer „Neckar" (9835 Br. R. T., 14 Seemeilen), Kapitän Hinsch, nach den Bahama-Inseln entsandt, wohin auch „Spreewald" (3899 Br. R. T.), Kapitän H. Hintze, von der Hamburg-Amerika-Linie am 6. August von St. Thomas aus mit etwa 4000 Tonnen Kohlen geleitet wurde. Auf einen vom Dampfer „Präsident" (1849 Br. R. T.), Kapitän Schlimbach, der gleichen Linie am 26. August übermittelten Befehl gingen beide Dampfer ebenso wie „Thor"[3]) und „Lorenzo"[3]) nach einem Treffpunkt östlich Trinidad (10° 30′ Nord, 57° West), um dort „Karlsruhe" zu erwarten[4]). In Havana wurde außerdem der Dampfer „Bavaria" (3898 Br. R. T.) der Hamburg-Amerika-Linie, Kapitän Graalfs, mit 4000 Tonnen Kohlen bereit gehalten.

Die Verdienste der Etappe Brasilien in Rio de Janeiro und ihrer Nebenstellen um die Versorgung der „Karlsruhe", „Dresden" und der Hilfskreuzer werden bei der Besprechung der Einzeloperationen voll in die Erscheinung treten, diejenigen der Etappe La Plata haben bereits im ersten Bande gelegentlich der Darstellung der Operationen des Kreuzergeschwaders und S. M. S. „Dresden" Erwähnung gefunden.

Von wesentlicher Bedeutung für die Versorgung der deutschen Kreuzer im Atlantischen Ozean, insbesondere der Hilfskreuzer, wurde die Tätigkeit der Etappe Westafrika in Las Palmas mit den Nebenstellen in Teneriffa, Funchal und Horta. Als Etappenoffizier war hier vom

[1]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 251.

[2]) Siehe in dem Abschnitt über die Spannungsperiode, S. 229 ff.

[3]) Siehe Seite 223.

[4]) Dort wurden „Spreewald" und „Lorenzo" am 10., „Thor" bereits am 9. September aufgebracht, während der Führer des „Neckar" durch sein geschicktes Verhalten sein Schiff in Sicherheit und am 19. September nach Baltimore zurück brachte.

9. August 1914 an der bei Kriegsausbruch zur Übernahme des Kommandos des Kanonenbootes „Eber" auf der Ausreise nach der Lüderitz-Bucht begriffene Korvettenkapitän Leonhardi mit großem Geschick und gutem Erfolg tätig. Bis zu seinem Eintreffen wurde der Dienst von patriotischen Deutschen in aufopfernder Weise versehen. Die Arbeit der Etappe wurde zu Beginn durch die unfreundliche Stimmung der spanischen Bevölkerung erschwert, die zunächst durch die englisch-französische Lügenpropaganda des Eiffelturms und von Poldhu gegen Deutschland eingenommen wurde und erst nach Eintreffen authentischer Nachrichten über die glänzenden deutschen Erfolge und die Einigkeit und den kriegerischen Geist des deutschen Volkes ihre Sympathien diesem zuwandte — allen voran die Armeeoffiziere und die Geistlichkeit.

Von Bedeutung war die Etappe Las Palmas als Nachrichtenvermittlungsstelle zwischen der Heimat und den Seestreitkräften. Nachdem das deutsche Kabel von Emden nach Teneriffa bei Kriegsausbruch geschnitten war, war die Etappe zunächst auf den Verkehr mit Satztelegrammen über die Hauptstädte der neutralen Länder Europas angewiesen, da die feindlichen Kabelgesellschaften die Annahme chiffrierter Telegramme grundsätzlich verweigerten. Nach Zerstörung der Kabel Monrovia—Lome und Lome—Duala am 5. und 9. August fiel auch die Verbindung mit der Funken-Großstation Kamina in Togo fort. Vom September ab wurden die Telegramme in der Regel über Madrid geleitet, und zwar konnten sie chiffriert gegeben werden, da ein Verbot der spanischen Behörde, chiffriert zu kabeln, nicht bestand. Vom Gesichtspunkt einer einwandfreien Nachrichtenverbindung zwischen der Heimat und den Seestreitkräften im Atlantischen Ozean wäre die möglichst frühzeitige Herstellung dieser Verbindung von besonderer Wichtigkeit gewesen. Die Zensur in Las Palmas beschränkte sich auf die äußerliche Erfüllung der für die Überwachung der Beförderung von Telegrammen gestellten Bedingungen. Der Kabelverkehr mit Funchal und Horta arbeitete unzuverlässig; infolge scharfer Überwachung der Zensur an beiden Plätzen durch die Engländer gelangten — außer an den ersten Kriegstagen — chiffrierte Telegramme überhaupt nicht, Satztelegramme nur unsicher in die Hände der Empfänger. Für die Übermittlung von Telegrammen an deutsche Kriegs- und Handelsschiffe im Atlantischen Ozean wurden bis zum 7. August die Bordstationen der im Hafen liegenden deutschen Schiffe benutzt; an diesem Tage erfolgte die Versiegelung sämtlicher Bordstationen durch die spanische Behörde. Später wurde versucht, den deutschen Kreuzern Nachrichten in der Weise zukommen zu lassen, daß die Telegramme entweder an einen fingierten Passagier irgendeines in Sichtweite befindlichen Schiffes oder an die öster-

reichische Botschaft in Madrid abgegeben wurden; bis zum 22. August erfolgte dieser Verkehr chiffriert, danach nur noch in offener Sprache, die vom 22. an allein zugelassen war. Obwohl Satztelegramme für diese Art der Nachrichtenübermittlung sehr unhandlich, für den Feind auffällig und für die eigenen Schiffe schwer als für sie bestimmt zu erkennen waren, da ja die Adresse fingiert war, so gelang es doch, auf diese Weise mit „Kronprinz Wilhelm" in Verbindung zu treten.

Die Tätigkeit der Etappe Las Palmas im Interesse der Kohlenversorgung der deutschen Kreuzer wurde dadurch beeinträchtigt, daß das Beladen und Entladen von Dampfern in den kanarischen Inselhäfen sich besonders schwierig deshalb gestaltete, weil außer den Leichtern der Woermann-Linie von etwa 1900 Tonnen Fassungsvermögen kein Leichtermaterial zur Verfügung stand, ein Entlöschen an der Mole aber für größere Schiffe nicht in Frage kam. Zudem suchte der englische Konsul das Umladen der Hilfsschiffe zu hintertreiben, so daß ein Entlöschen der Dampfer vor ihrer Beladung von vornherein ausgeschlossen erschien, wollte man die Schiffe möglichst schnell entsenden, um sie nicht in Feindeshand fallen zu lassen. Als erster Dampfer wurde der Kohlendampfer „Walhalla" der Reederei-Aktiengesellschaft „Oceana" (3913 Br. R. T.), Kapitän F. Krübbe, der seine Ladung bis auf 400 Tonnen gerade entlöscht hatte, in der Nacht vom 1. zum 2. August mit 2000 Tonnen Kohlen und Proviant nach einem Treffpunkt bei der Insel St. Miguel (Azoren) entsandt, wo er dem Hilfskreuzer „Kronprinz Wilhelm" in der Zeit vom 17. bis 21. August von Nutzen wurde. Die Beladung des Dampfers, insbesondere die Einschiffung von größeren Proviantmengen, benutzte der englische Konsul zur Aufhetzung des Volkes mittels des Hinweises, daß die Lebensmittel in Las Palmas bei Kriegsausbruch knapp und teuer werden würden. Am 2. August begann die Beladung des Dampfers der Hamburg-Amerika-Linie „Duala" (3685 Br. R. T.), Kapitän Groot, die aber infolge der Aufhetzung der Bevölkerung durch den englischen Konsul nur teilweise ausgeführt werden konnte. Nachdem die Einschiffung des Proviants durch eine Volksmenge verhindert worden war, ging der Dampfer mit nur 1100 statt 1600 Tonnen Kohlen nach einem Treffpunkt bei der Insel Ferro in See, wo er von dem Hilfskreuzer „Kaiser Wilhelm der Große" ausgenutzt wurde. Am 2. August wurde auch der Dampfer „Professor Woermann" (6061 Br. R. T., 13 Seemeilen), Kapitän Pankow, nach einem Treffpunkt bei den Kap Verdeschen Inseln entsandt, nachdem seine Passagiere ausgeschifft und seine Besatzung durch Marinereservisten — als Auffüllungsmannschaften für deutsche Kreuzer und Hilfskreuzer — ergänzt war. Am folgenden Tage ging „Bethania" von der Hamburg-Amerika-Linie

(7548 Br. R. T.), Kapitän Rubarth, mit 6000 Tonnen Kohlen von Teneriffa nach einem Treffpunkt am Rio de Oro ab, wo er zu „Kaiser Wilhelm der Große" stieß. Der am 11. August mit 5000 Tonnen Cardiff-Kohlen in Las Palmas eingetroffene Dampfer „Slawentzitz" der Reedereivereinigung Hamburg (3391 Br. R. T.), Kapitän Breckwoldt, lief am 12. nach Fayal (Azoren) aus, wurde aber vom Gegner aufgebracht. Dagegen konnten „Arucas" der Oldenburg-Portugiesischen Dampfschiffs-Reederei (2056 Br. R. T.), Kapitän Hülsebusch, mit etwa 1500 Tonnen Kohlen und „Magdeburg" der Deutsch-Australischen Dampfschiffs-Gesellschaft (4497 Br. R. T.), Kapitän S. Orgel, mit etwa 1400 Tonnen eigener Kohle, die am 22. und 23. August von Las Palmas nach Rio de Oro abgingen, für die Versorgung des Hilfskreuzers „Kaiser Wilhelm der Große" nutzbar gemacht werden. Die Beladung des Dampfers „Telde" der Oldenburg-Portugiesischen Dampfschiffs-Reederei (2073 Br. R. T.), Kapitän Wiechert, in Teneriffa gelang erst nach langwierigen Verhandlungen, da das deutsche Kohlendepot in Teneriffa über eigene Leichter nicht verfügte, das englische Depot naturgemäß die Benutzung seiner Leichter ablehnte und die spanische Hafenbehörde die ihrigen erst zur Verfügung stellte, als die Etappe erklärte, den Dampfer nach der chilenischen Küste entsenden zu wollen. Ein griechischer Dampfer „Aghia Pareskevi", der nach Mitteilung des Admiralstabes am 2. August mit 4000 Tonnen Kohle von Emden nach Fayal entsandt war, traf dort nicht ein, sondern lief in das Mittelmeer ein. Dampfer „Ingo" der Hamburg-Bremer Afrika-Linie (3682 Br. R. T.), Kapitän Waller, der bei Kriegsbeginn mit etwa 1400 Tonnen Kohlen beladen war, wurde später in die „Arucas" entlöscht, die nach Durchführung ihrer ersten Aufgabe nach Las Palmas zurückgekehrt und trotz Vonbordnahme von Maschinenteilen durch die spanische Behörde wieder seefähig gemacht worden war. Der bei Kriegsausbruch nach Madeira eingelaufene Dampfer „Colmar" der Deutsch-Australischen Dampfschiffs-Gesellschaft (6184 Br. R. T.), Kapitän Martin, der mit 2500 Tonnen Kohlen und Maschinenöl von der Etappe als Hilfsschiff bestimmt war, kam infolge des im Laufe des Krieges für Madeira erlassenen Kohlenausfuhrverbotes und der scharfen Bewachung des Hafens von Funchal durch den Gegner nicht zur Entsendung, nachdem er den zuerst erhaltenen Befehl, einen Treffpunkt bei Fayal anzusteuern, nicht ausgeführt hatte.

In den Bereich der Etappe trat der Ende August von New York nach den Kanarischen Inseln entsandte Dampfer „Macedonia"[1]) der Hamburg-Amerika-Linie ein, der nach längerem Warten auf dem befohlenen Treffpunkt am 17. Oktober in Santa Cruz de La Palma einlief. Er wurde

[1]) Siehe Seite 223.

später nach Las Palmas übergeführt und trotz — unberechtigter — Internierung und Entfernung eines Zylinderdeckels durch die spanische Hafenbehörde Mitte März 1915 von neuem entsandt, um auf einem Treffpunkt nördlich von Fernando Noronha mit dem Hilfskreuzer „Kronprinz Wilhelm" zusammenzutreffen und diesem als Hilfsschiff zu dienen[1]).

Ferner trafen auf den Kanarischen Inseln im Laufe der Herbstmonate die norwegischen Dampfer „Nepos"[2]) und „Mowinkel"[2]) ein, die von der Etappe New York nach Treffpunkten bei den Kap Verdeschen Inseln geleitet waren. Die norwegischen Kapitäne konnten nicht zu erneutem Auslaufen veranlaßt werden, da ihre Reedereien einem solchen, wahrscheinlich auf Grund englischer Vorstellungen, Schwierigkeiten bereiteten. Die Kohlenladungen hätten aber für das Kreuzergeschwader nutzbar gemacht werden können, sofern dieses auf der Rückfahrt nach der Nordsee bis in die Nähe der Kanarischen Inseln gelangt wäre. Auch dem auf Veranlassung der heimischen Marinebehörden mit 1300 Tonnen Kohlen nach südamerikanischen Häfen bestimmten holländischen Dampfer „Alwina", der im November 1914 Teneriffa anlief, wurde ein ähnliches Schicksal zuteil.

Als eine Maßnahme weitschauender Voraussicht der Etappe bedarf schließlich die Umladung von 1500 Tonnen Bunkerkohlen der in Las Palmas liegenden deutschen Dampfer in 16 Leichter der Woermann-Linie der Erwähnung; sie würde deutschen Seestreitkräften, z. B. dem Kreuzergeschwader, im Falle überraschenden Anlaufens der Inseln auf der Heimfahrt die Ergänzung der Kohlenvorräte außerordentlich erleichtert haben.

2. S. M. S. „Karlsruhe" bis zum Kriegsausbruch.

Die Mobilmachung der atlantischen Etappen.

Nach Beendigung der Probefahrten trat der Kleine Kreuzer „Karlsruhe" im Sommer 1914 die Ausreise nach den westindischen Gewässern an, um von S. M. S. „Dresden"[3]) den Dienst des Stationskreuzers auf der Ostamerikanischen Station zu übernehmen. Am 25. Juli nachmittags trafen die beiden Schiffe einander auf der Reede von Port au Prince auf Haiti. Am 26. übernahm Fregattenkapitän Lüdecke, der die „Karlsruhe" auf der Ausreise befehligt hatte, das Kommando der „Dresden", um sie in die Heimat zurückzuführen. Fregattenkapitän Erich Köhler, der als Kommandant S. M. S. „Dresden" seit dem Frühjahr 1914

[1]) „Macedonia" wurde am 28. März 1915 von dem englischen Kleinen Kreuzer „Gloucester" nahe dem Treffpunkt aufgebracht.

[2]) Siehe Seite 223.

[3]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 370.

die deutschen Interessen an der mexikanischen Ostküste während des in Mexiko herrschenden Bürgerkrieges wahrgenommen hatte, wurde Kommandant der „Karlsruhe". Diese übernahm damit den Dienst als Stationskreuzer der Ostamerikanischen Station; ihr Kommandant hatte gleichzeitig den Dienst als Ältester Offizier der Ostamerikanischen Station zu versehen, dessen Weisungen im Falle eines Krieges auch die Kanonenboote der Westafrikanischen Station und die im Atlantischen Ozean operierenden Hilfskreuzer zu folgen hatten.

Fregattenkapitän Köhler hatte am 24. Juli, noch auf S. M. S. „Dresden", ein Telegramm des Admiralstabes der Marine über die politische Lage in Europa erhalten, demzufolge Verwicklungen nicht ausgeschlossen seien. Es sei nicht unwahrscheinlich, daß England zunächst eine abwartende Haltung einnehme. Nach den Mobilmachungsbestimmungen sei für den Fall eines Krieges die Verwendung von „Dresden" und „Straßburg" in der Heimat, von „Karlsruhe" im Atlantischen Ozean vorgesehen. Der Reiseplan von „Straßburg"[1]) sei folgender: St. Thomas ab 20. Juli, Horta (Azoren) an 27., ab 28. Juli, Wilhelmshaven an 2. August. „Panther"[2]) habe die Ausreise noch nicht angetreten. Mit der Bestätigung des Empfangs dieses Telegramms hatte Fregattenkapitän Köhler am 24. Juli den Plan für die Heimreise der „Dresden" und die beabsichtigten Bewegungen der „Karlsruhe" an den Admiralstab gemeldet: „Voraussichtlicher Reiseplan »Dresden« ist folgender: St. Thomas an 28., ab 29. Juli, Horta (Azoren) an 6., ab 7. August, Wilhelmshaven an 12. August. Es ist beabsichtigt, die Reise möglichst zu beschleunigen. »Karlsruhe« beabsichtigter Reiseplan ist folgender: Port au Prince ab 26. Juli. Havana an 28. Juli. Bitte um Befehl nach Havana, ob ich die Reise nach Mexiko fortsetzen soll."

In Port au Prince erreichte „Karlsruhe" bereits ein Befehl des Admiralstabes, unmittelbar nach Mexiko zurückzukehren. Da es dem Kommandanten jedoch angesichts der politischen Lage bedenklich erschien, mit stark vermindertem Kohlenbestand vor Vera Cruz einzutreffen, wo er den größten Teil der englischen und französischen Streitkräfte der Westindischen Station versammelt wußte, so beschloß er, auf der Fahrt nach Mexiko, die er am 26. Juli nachmittags mit „Karlsruhe" von Port au Prince aus antrat, zunächst Havana anzulaufen, um dort den Kohlenvorrat des Kreuzers aufzufüllen und Nachrichten über die weitere Entwicklung der

[1]) „Straßburg" konnte den Reiseplan bis zum Kriegsausbruch durchführen.

[2]) Kanonenboot „Panther" von der Westafrikanischen Station befand sich seit Mai 1914 zur Vornahme einer Grundreparatur in der Heimat; es sollte noch im Sommer wieder die Ausreise antreten.

politischen Lage einzuziehen. Nach beschleunigter Fahrt traf „Karlsruhe" am 28. Juli mittags in Havana ein, nachdem sie am frühen Morgen über die Funkenstation von Key West das Telegramm des Admiralstabes erhalten hatte: „Diplomatische Beziehungen zwischen Österreich-Ungarn und Serbien sind abgebrochen." Da die in Havana vorliegenden Nachrichten bedrohlich lauteten, beschloß der Kommandant, die Weiterfahrt erst am 30. Juli anzutreten, inzwischen die Einrichtung der Etappe Westindien (Havana) vorzubereiten und die in Frage kommenden Personen mit ihren Pflichten im Mobilmachungsfalle vertraut zu machen. Die Konsuln in St. Thomas, New Orleans, Tampico, Vera Cruz und Puerto Mexiko wurden aufgefordert, Nachrichten über den Aufenthalt englischer und französischer Kriegsschiffe an die Ministerresidentur in Havana zu drahten. Die deutsche Botschaft in Washington und die Gesandtschaft in Buenos Aires wurden von dem Reiseplan des Kreuzers unterrichtet. Die Generalkonsuln in New York und Rio de Janeiro sowie die Gesandtschaft in Mexiko wurden um die Erstattung von Nachrichten über den Aufenthalt deutscher und fremder Handelsschiffe ersucht. Mit diesen Anfragen beabsichtigte Fregattenkapitän Köhler, abgesehen von ihrem eigentlichen Zweck, die betreffenden Dienststellen auf die Verschärfung der Lage hinzuweisen.

Am 30. Juli 10 Uhr vormittags ging „Karlsruhe" von Havana in See, um die Fahrt nach Mexiko nördlich von der gebräuchlichen Verkehrsstraße zurückzulegen und bei Nacht Vera Cruz zu erreichen; durch diese Maßnahme hoffte der Kommandant sein Schiff auf dem Marsche und beim Einlaufen in den mexikanischen Hafen gegen Überraschungen nach Möglichkeit zu sichern. Am Nachmittag gingen über die Funkenstation von Key West drei Telegramme des Admiralstabes der Marine ein, deren wichtigstes lautete: „Krieg ist ausgebrochen zwischen Österreich-Ungarn und Serbien. Politische Spannung ist ausgebrochen zwischen Dreibund und Großbritannien, Frankreich und Rußland. Reise nach Mexiko unterbrechen. Beabsichtigte Bewegung melden." Der Kommandant beschloß auf diese Nachricht hin, sich in See in der Nähe von Havana aufzuhalten, um den Standort des Schiffes zu verschleiern und zu verhindern, daß es im Hafen durch feindliche Kreuzer festgelegt würde; der Funkenverkehr ließ erkennen, daß der englische Panzerkreuzer „Berwick" sich auf der Fahrt von Mexiko nach Westindien befand. Von seiner Absicht unterrichtete Fregattenkapitän Köhler den Admiralstab, die Ministerresidentur in Havana, die Botschaft in Washington, die Gesandtschaft in Buenos Aires und den Kreuzer „Dresden", an den außerdem auch der Inhalt der am 30. eingegangenen Telegramme gefunkt wurde. Die Gesandtschaft in Mexiko wurde gebeten, die Nachrichten des Admiralstabes auch an S. M. S.

„Leipzig" in Mazatlan, an der Westküste von Mexiko, zu übermitteln, wie es der Admiralstab verlangt hatte. In der Nacht vom 30./31. Juli dampfte „Karlsruhe" nach Osten und ankerte am 31. morgens auf der Cay Sal-Bank an einer Stelle, die fern von jedem Verkehr liegt. Dort konnte bei guter Funkspruchverbindung mit Key West und Havana die weitere Entwicklung abgewartet werden. Der 31. Juli brachte ein Telegramm des Admiralstabes über die Warnung der Handelsschiffahrt und ein weiteres über die drohende Kriegsgefahr: „Drohende Kriegsgefahr: Großbritannien, Frankreich, Rußland. Bundesgenosse: Österreich-Ungarn, voraussichtlich Italien. Habe »Dresden« Befehl gegeben für Kreuzerkrieg. Englisches IV. Kreuzergeschwader zieht sich in Kingston zusammen. Französische Kriegsschiffe »Condé« und »Descartes« in Mexiko. Eines wird im Kriegsfall dort bleiben." Auf diese Nachricht hin beauftragte Fregattenkapitän Köhler als Ältester Offizier der Ostamerikanischen Station den Etappenoffizier in Havana, in seinem Namen die Inbetriebsetzung der Etappen im voraussichtlichen Operationsgebiet des Atlantischen Ozeans — einschließlich der Etappe Westafrika (Las Palmas) — zu veranlassen, und zwar unter Zugrundelegung des Kriegsfalles C, der die Teilnahme auch Englands am Kriege zur Voraussetzung hatte. Die Übertragung dieser Aufgabe an den Etappenoffizier in Havana ermöglichte eine erhebliche Einschränkung des Funkenverkehrs der „Karlsruhe", der im Falle unmittelbarer Anweisung der einzelnen Etappen bei der zu erwartenden Annäherung feindlicher Kreuzer einen für die Sicherheit des Kreuzers gefährlichen Umfang angenommen haben würde. Der Etappenoffizier in Havana wurde gleichzeitig angewiesen, die Reichsvertreter in Lome, Duala, Swakopmund und Lüderitz-Bucht von der drohenden Kriegsgefahr in Kenntnis zu setzen. An die Etappe in New York und an den Konsul in St. Thomas war die Mitteilung gerichtet: „Ich rechne auf die sofortige Ausführung aller Verabredungen für den Kriegsfall England. Der Älteste Offizier der Ostamerikanischen Station." Geeignete Persönlichkeiten wurden gebeten, die — falsche — Nachricht zu veröffentlichen, „Karlsruhe" werde am 4. August in Tampico eintreffen. Um die Auffüllung des Heizölvorrates des Kreuzers sicherzustellen, wurde der Konsul in Tampico ferner ersucht, wenn irgend möglich bis zu 400 Tonnen Heizöl (Flammpunkt nicht unter 70°) an die Hamburg-Amerika-Linie in Havana zu senden. Die Etappe in Havana wurde aufgefordert, dieses Öl mit den bereits vorgesehenen Kohlenvorräten nach einem Treffpunkt auf den Bahama-Inseln zu leiten. Auch die Etappe New York wurde gebeten, den von ihr abzufertigenden Hilfsschiffen Heizöl mitzugeben; der einmalige Bedarf des Kreuzers an Heizöl betrage 200 Tonnen. Diese Etappe wurde auch

gefragt, ob eine Kohlenergänzung für „Karlsruhe" in Newport News für möglich gehalten werde. Eine solche Maßnahme mußte Fregattenkapitän Köhler für den Fall in Betracht ziehen, daß die Ausführung der getroffenen Verabredungen für die Kohlenzufuhr auf See auf Schwierigkeiten stoßen sollte. Der Kommandant plante zunächst, bei Annäherung englischer Schiffe durch die Florida-Straße zu gehen, womöglich auf den nordamerikanischen Handelsstraßen die ersten Schläge gegen den englischen Handel zu führen, dann entweder in Newport News Kohlen zu ergänzen oder den von New York erwarteten Schnelldampfer funkentelegraphisch heranzuziehen und ihn auf den Bahama-Inseln oder in See als Hilfskreuzer auszurüsten.

Am 1. August nachmittags ging auf „Karlsruhe" der Mobilmachungsbefehl ein, der als Gegner zunächst nur Rußland bezeichnete, während Frankreich und Großbritannien sich noch nicht entschieden hätten. Gleichzeitig funkte der Admiralstab, daß die Etappe Las Palmas in Betrieb gesetzt und daß ein griechischer Dampfer[1]) mit 4000 Tonnen Kohlen am 1. August von Emden nach einer Trefflinie bei Fayal (Azoren) abgegangen sei. Schnelldampfer an der Ostküste von Südamerika seien vorläufig noch nicht als Hilfskreuzer anzufordern, der Dampfer „Cap Trafalgar" liege in Buenos Aires, „Dresden" wahrscheinlich in St. Thomas. Diese Nachrichten wurden ergänzt durch die Meldung der Etappe Havana, daß „Dresden" die Heimreise unterbrochen habe und nach der Kreuzerkriegzone III[2]) — Seegebiet an der Ostküste von Brasilien — zu gehen im Begriff stehe.

Noch am 1. August erreichte „Karlsruhe" der Funkspruch des Marineattachés in Washington, der für den Kriegsfall als Hilfskreuzer in Aussicht genommene Norddeutsche Lloyd-Dampfer „Kronprinz Wilhelm" werde so bereit gehalten, daß er innerhalb 24 Stunden seeklar sein könne. Auf die Anfrage, welcher Segelbefehl dem Dampfer zu erteilen sei, forderte Fregattenkapitän Köhler seine Absendung nach Plana Cays auf den Bahama-Inseln, einem der planmäßig vorgesehenen Treffpunkte.

In den Tagen der Spannungsperiode wurden zur Förderung der Gefechtsausbildung des Kreuzers, die während der Probefahrten und der Ausreise des Schiffes nur wenig hatte berücksichtigt werden können, Klarschiffübungen abgehalten, die in einem kalibermäßigen Artillerieschießen am 2. August morgens gipfelten.

Am 2. August nachmittags gingen die Telegramme des Admiralstabes über die Eröffnung der Feindseligkeiten gegen Rußland und über die

[1]) Siehe Seite 228.

[2]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 27 und Anlage 3.

Möglichkeit feindlicher Haltung englischer Seestreitkräfte ein[1]). Der Marineattaché bei der Botschaft in Washington meldete aus New York, daß der Lloyddampfer „Kronprinz Wilhelm" am 3. August früh bereit sei auszulaufen. Seine nochmalige, durch Verstümmelung eines Telegramms notwendig gewordene Anfrage nach dem Segelbefehl wurde durch Angabe des Treffpunktes auf den Bahama-Inseln nach Länge und Breite sowie durch den Hinweis beantwortet, daß „Karlsruhe" versuchen werde, mit dem Dampfer schon unterwegs Funkenverbindung herzustellen. Ferner wurde die Etappe New York gefragt, ob die Kohlenversorgung nach dem Vertrage mit der Hamburg-Amerika-Linie[2]) nach allen Trefflinien in Gang gesetzt sei, und gebeten, diese selbständig einzuleiten, falls die Verbindung mit dem Admiralstab etwa abgerissen sei. Aus New York traf am gleichen Tage die Nachricht von der Mobilmachung des Nachrichten- und Versorgungsdienstes auf den ausländischen Stationen ein; gegen Abend außerdem ein verstümmeltes Telegramm, aus dem ersichtlich war, daß „Kronprinz Wilhelm" auf Befehl des Admiralstabes vorläufig noch festgehalten würde, daß der Segelbefehl aber verstanden sei.

Um den Funkspruchverkehr nach Möglichkeit einzuschränken, wurde der Admiralstab gebeten, auf die Bestätigung des Empfangs der einzelnen Telegramme zu verzichten; gleichzeitig wurde ihm die Absicht gemeldet, dem Lloyddampfer „Kronprinz Wilhelm" durch die Florida-Straße entgegenzugehen. Ein Telegramm der Etappe Havana: „Dampfer »Neckar« kann frühestens 4. August auslaufen. Soll er auf Heizöl warten, oder kann er ohne Öl auslaufen? Anderer Dampfer vorläufig nicht verfügbar. »Bavaria« wird am 5. August erwartet. Bitte warnen, da englisches Kriegsschiff im Hafen seeklar liegt" wurde dahin beantwortet, daß der Lloyddampfer „Neckar" baldigst auslaufen möge, falls nicht unmittelbare Gefahr der Wegnahme bestände. Der Dampfer „Dacia" der Hamburg-Amerika-Linie, der in Port Arthur (Texas) liegend von seinem Führer, Kapitän Perlett, durch Vermittlung des Konsulats in Tampico freiwillig der „Karlsruhe" zur Verfügung gestellt wurde, erhielt über den deutschen Konsul in Tampico die Anweisung, nach Havana zu gehen[3]), um dort weitere Befehle abzuwarten. Die Etappe Havana erhielt am 5. August früh zusammen mit der Mitteilung über die Bestimmung der „Dacia" den Auftrag, in der

[1]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 67.

[2]) Siehe Seite 222 sowie Kreuzerkrieg, Band I, Seite 22.

[3]) Fregattenkapitän Köhler schloß aus der Meldung des Kapitäns Perlett, die besagte, der Dampfer liege **beladen** in Port Arthur, Texas, in Verbindung mit einem Telegramm der Etappe Havana, in dem „Dacia" als „Öldampfer" bezeichnet war, er führe Heizöl an Bord; erst später stellte sich heraus, daß die Ladung tatsächlich in Weizen bestand.

Presse die falsche Nachricht zu verbreiten, „Karlsruhe" kehre in die Heimat zurück. Diese Maßnahme sollte das Verschwinden des Schiffes erklären für den Fall, daß es von der Ostküste Amerikas nach den Bahama-Inseln ginge.

Schon am 2. August nachmittags hatte „Karlsruhe" die Cay Sal-Bank mit nördlichem Kurs verlassen und passierte in der Nacht vom 2./3. August die Florida-Straße mit 16 Seemeilen Fahrt, ohne von Fahrzeugen gesehen zu werden. Am Nordausgang der Florida-Straße beschloß der Kommandant die für die endgültige Wahl seines Operationsgebietes wichtigste Nachricht abzuwarten, die Meldung, ob England am Kriege teilnehmen würde oder nicht. Seine Hoffnung, daß er diese Nachricht noch am 3. erhalten würde, erfüllte sich nicht. Dagegen zwang die Annäherung des englischen Panzerkreuzers „Berwick", der nach einer Meldung aus Havana am 2. August abends aus diesem Hafen abgeblendet mit nordwestlichem Kurs abgegangen war, offenbar um „Karlsruhe" zu suchen, den Platz am Nordende der Florida-Straße zu verlassen; denn der Weg des englischen Kreuzers durch die Florida-Straße konnte nach seinen funkentelegraphischen Zeichen ziemlich sicher festgestellt werden. Da zudem die Meldung, „Kronprinz Wilhelm" habe New York am 3. August 8 Uhr abends — mit einer Verzögerung von 24 Stunden auf Grund des Befehls des Admiralstabes[1]) — verlassen, es notwendig machte, die Vereinigung mit diesem Schiffe zu erstreben, so beschloß Fregattenkapitän Köhler, mit östlichem Kurs den wahrscheinlichen Treffpunkt mit dem Dampfer anzusteuern.

In der Nacht vom 3./4. August ging außer den schon erwähnten Nachrichten das Telegramm über den Ausbruch des Krieges mit Frankreich mit dem Zusatz ein, die Kriegserklärung Großbritanniens an Deutschland werde wahrscheinlich noch am 3. August erfolgen. Trotz der noch schwankenden Haltung Großbritanniens sei große Vorsicht geboten. Aus St. Thomas wurde über die Etappe Havana gemeldet: „Deutscher Dampfer »Spreewald« abgeht 6. August mit 4000 Tonnen Kohlen an Bord. Zweiter deutscher Dampfer »Patagonia« soll abfahren 10. August mit 4000 Tonnen Kohlen. Absendung weiterer Kohlenschiffe ist abhängig von frischer Kohlenzufuhr von den Vereinigten Staaten von Amerika. Deutscher Dampfer »Präsident« abgeht 3. August von S. Juan de Puertorico nach Havana." Ein verstümmelter Funkspruch der Etappe New York ließ darauf schließen, daß der erste gemäß dem Kohlenlieferungsvertrage mit der Hamburg-

[1]) Diese Verzögerung hatte das Herausbringen des Dampfers aus New York aufs äußerste gefährdet, da sie dem britischen Generalkonsul Zeit gewährte, bei den amerikanischen Behörden mit allen Mitteln dahin zu wirken, daß sie dem Auslaufen des „Kronprinz Wilhelm" Schwierigkeiten bereiteten.

Amerika-Linie zu entsendende Dampfer nach der Trefflinie bei den Bahama-Inseln abgefertigt sei.

Die Telegramme gingen zum Teil über Key West, zum Teil über Sayville und Havana ein, viele von ihnen doppelt oder dreifach.

Der Panzerkreuzer „Berwick" wurde am 4. August von der Funkenstation Key West angerufen, antwortete aber nicht; dagegen suchte er mit Nassau (Bahama-Inseln) in Verbindung zu treten. Daraus, daß seine Station mit großer Lautstärke gehört wurde, schloß der Kommandant der „Karlsruhe", daß er nördlich der Florida-Straße stehe oder den Providence-Kanal passiert habe, sei es um den deutschen Dampfer „Bavaria" auf der Fahrt von Europa nach Havana abzufangen, sei es, um an „Dresden" Fühlung zu nehmen oder aber nach den Bermuda-Inseln zu gehen. Auf alle Fälle ergab sich für „Karlsruhe" die Notwendigkeit, die Abgabe von Funksprüchen einzustellen, um den Aufenthalt des Schiffes nicht zu verraten. Fregattenkapitän Köhler entschloß sich nunmehr, in der Nacht vom 4./5. August nach Südosten vorzustoßen, um nach Süden von der nach den Bermudas führenden Straße freizukommen und sich zugleich dem verabredeten Treffpunkt auf den Bahama-Inseln zu nähern.

Um 8 Uhr abends am 4. ging über Sayville in offener Sprache die entscheidende Nachricht ein: „England has declared war to Germany fourth of August[1])". Im Anschluß hieran wurden weitere wichtige Telegramme der Station Sayville, die ausgezeichnet arbeitete, abgenommen: „Von Admiralstab: Habe Befehl gegeben 3. August, Schnelldampfer New York sofort auslaufen nach Bahama-Inseln. Da Bruch mit Großbritannien voraussichtlich doch noch vermieden werden kann, müssen Sie sich hüten, die englische Neutralität jetzt durch Armieren des Hilfskreuzers auf den Bahama-Inseln zu verletzen. Trefflinie Etappe Las Palmas belegt mit insgesamt 15 000 Tonnen. Außerdem Kohlenversorgung New York eingeleitet. 5000 Tonnen Linie 1, 7, 13[2]). 2000 Tonnen Linie 3, 5, 6, 8, 9, 12[2]). Halte bereit Hilfskreuzer »Kaiser Wilhelm der Große«, »Berlin«, »Victoria Luise«. »Eber« zunächst Swakopmund." Der erste Teil dieses Telegramms war bereits überholt durch die Mitteilung von der Kriegserklärung Englands. Er zeigt aber, wie man in Berlin sich bis zum letzten Augenblick der trügerischen Hoffnung hingab, England könnte doch vielleicht neutral bleiben. Der Etappenoffizier in Havana funkte: „4. August französischer Öldampfer »Garonne« ausgelaufen, vor dem Hafen von zwei französischen

[1]) „England hat Deutschland am 4. August den Krieg erklärt."

[2]) Verabredete Trefflinien in den verschiedenen Teilen des Atlantischen Ozeans. (Bahama-Inseln, Westindien, südostamerikanische Küste, Azoren, Kap Verdesche-Inseln, Kanarische Inseln usw.)

Kriegsschiffen erwartet. Die Schiffe entfernen sich in nordöstlicher Richtung"; ferner: „Wenn möglich Auskunft über Standort feindlicher Kreuzer geben. Ich werde Dampfer »Neckar« heute Nacht in See gehen lassen." Dieser Funkspruch mußte ebenso wie eine erneute Anfrage des Etappenoffiziers in New York nach dem Aufenthalt der „Dresden" unbeantwortet bleiben, um den Standort der „Karlsruhe" zu verschleiern.

In der Nacht vom 4./5. August wurde der Funkenverkehr zwischen „Berwick", dessen Lautstärke sich vermindert hatte, und einer sehr entfernten Schiffsstation beobachtet. „Karlsruhe" steuerte weiter auf den voraussichtlichen Treffpunkt mit dem Schnelldampfer „Kronprinz Wilhelm" zu.

3. Die Operationen S. M. S. „Karlsruhe" im Mittelatlantik (5. bis 30. August 1914).

Die Ausrüstung des „Kronprinz Wilhelm" als Hilfskreuzer und die feindliche Gegenwirkung.

Am 5. August 7 Uhr vormittags sichtete „Karlsruhe" einen von Europa her die Providence-Straße ansteuernden Dampfer, der sich nicht, wie erhofft, als feindlicher, sondern als der italienische Dampfer „Mongibello" der Creole-Linie, Messina, mit Ballast nach Galveston bestimmt, herausstellte und dem die Kriegsnachricht übermittelt wurde. Nach dem Funkenverkehr von „Berwick", der in gleicher Lautstärke, wie vorher beobachtet, Key West und Havana anrief, allerdings ohne Verbindung zu bekommen, und danach mit der Station Nassau verkehrte, schien es nicht ausgeschlossen, daß der englische Kreuzer südlich, bei den Bahama-Inseln stände. Es lag dem Kommandanten der „Karlsruhe" daher viel daran, den Schnelldampfer „Kronprinz Wilhelm" schon in See anzutreffen, da angenommen werden konnte, daß die Bahama-Inseln vom Gegner abgesucht würden. Der vom Etappenoffizier New York über Sayville mitgeteilte verabredete Funkenanruf für den Lloyddampfer wurde mit ganz geringer — etwa 100 Seemeilen Entfernung entsprechender — Intensität gegeben, bis zum Mittag jedoch nicht beantwortet. Wegen der vermutlichen Nähe englischer Kreuzer wurde der Funkspruchverkehr sodann bis zum Abend eingestellt. Gegen 8 Uhr nachmittags mußte erneut versucht werden, mit dem Schnelldampfer in Verkehr zu treten, da er den angenommenen Treffpunkt um 10 Uhr abends erreichen konnte, wenn er 18 Seemeilen lief. Am Abend meldete sich funkentelegraphisch der Dampfer „Neckar"[1]), dem eine Antwort jedoch nicht erteilt werden konnte, bevor die Verbindung mit „Kronprinz Wilhelm" her-

[1]) Siehe Seite 225.

gestellt war. Nachts wartete „Karlsruhe" auf dem errechneten Treffpunkt. Erst am 6. August gegen 3 Uhr morgens war sichere Funkspruchverbindung mit dem Lloyddampfer erzielt; er stand bereits etwa 60 Seemeilen südöstlich des Kreuzers. Beide Schiffe steuerten daher aufeinander zu und trafen um 7 Uhr morgens auf 25° 36′ Nord und 72° 36′ West zusammen. „Karlsruhe" drehte, solange noch nicht mit Sicherheit die Eigenart des mit Gegenkurs auf sie zu steuernden Schiffes ausgemacht werden konnte, diesem, einer alten Kreuzerregel folgend, zunächst das Heck zu und näherte sich ihm erst, als es ihr die Breitseite zeigte und sich damit als der erwartete Schnelldampfer zu erkennen gab.

Fregattenkapitän Köhler entschloß sich, die Ausrüstung des Schnelldampfers als Hilfskreuzer sofort auf hoher See durchzuführen und dazu nach kurzer Besprechung mit dem Führer des „Kronprinz Wilhelm", Kapitän Grahn, trotz der seemännischen Bedenken längsseit des Dampfers zu gehen. Um 8 Uhr war das Manöver beendet, „Karlsruhe" lag auf Südsüdost-Kurs an der Steuerbordseite des „Kronprinz Wilhelm", dessen Ausrüstung trotz starken Arbeitens der Schiffe unverzüglich mit großem Nachdruck begann. Die beiden 8,8 cm-Schnellladegeschütze des Hilfskreuzerzuschlags der „Karlsruhe" mit 290 × 8,8 cm-Granatpatronen, ein Maschinengewehr mit Munition, je 36 Gewehre mit Munition und Seitengewehren wurden auf den Lloyddampfer übergeschifft. Der Navigationsoffizier des Kreuzers, Kapitänleutnant Thierfelder, wurde zum Kommandanten des Hilfskreuzers ernannt, außerdem wurden ein Signalmaat, ein Bootsmannsmaat, ein Signalgast, ein Obermatrose, ein Torpedomatrose, acht Matrosen und zwei Heizer an diesen überwiesen. Der Dampfer gab den Kapitänleutnant der S. I Frese als Navigationsoffizier und die Leutnants z. See d. R. Hentschel und Eyring an den Kreuzer ab, dessen Proviantausrüstung er aus seinen Beständen ergänzte. Auch die Abgabe von Kohlen an „Karlsruhe" begann unmittelbar nach dem Längsseitgehen; sie war besonders dringlich, da die Vorräte des Kreuzers bei seinem verhältnismäßig hohen Kohlenverbrauch — von etwa 50 Tonnen auf 100 Seemeilen — bereits stark zusammengeschmolzen waren. Dies war um so bedenklicher, als auch der Heizölvorrat seit der Ausreise auf etwa die Hälfte des Gesamtbestandes gesunken war und sich bis zum Zusammentreffen mit „Kronprinz Wilhelm", der mehrere hundert Faß eines für Heizzwecke geeigneten Öls an Bord führte, keine Gelegenheit zur Auffüllung geboten hatte.

Um 10 Uhr 15 Minuten vormittags — es war zu diesem Zeitpunkt die Hilfskreuzerausrüstung in dem oben erwähnten Umfange an den Dampfer abgegeben, während „Karlsruhe" etwa 40—50 Tonnen Kohlen, dagegen noch kein Öl und noch nicht die als Besatzungszuschlag für den Kreuzer

bestimmten 40 Mann an Bord genommen hatte — meldete der Ausguck eine Rauchwolke in Südzuwest in Sicht. Da die Umwandlung des „Kronprinz Wilhelm“ in ein Kriegsschiff sichergestellt war, so trennten sich die beiden deutschen Schiffe, als festgestellt wurde, daß die gesichtete Rauchsäule einem englischen Panzerkreuzer des IV. Kreuzergeschwaders angehörte, der zunächst Nordost-Kurs, nach Sichten der deutschen Schiffe aber auf diese zu steuerte. Während auf „Karlsruhe“ angenommen wurde, es handle sich um den Panzerkreuzer „Berwick“, dessen Funkspruchverkehr in den letzten Tagen hatte beobachtet werden können, war das gesichtete Schiff tatsächlich das Flaggschiff des IV. Kreuzergeschwaders, Panzerkreuzer „Suffolk“[1]), mit dem Kontreadmiral Cradock an Bord. Dieser vermutete, er habe „Karlsruhe“ an der Bekohlung aus dem Schnelldampfer gehindert, und folgte ihr, als sie auf Nordzuwest-Kurs mit etwa 21 Seemeilen Fahrt fortlief, während „Kronprinz Wilhelm“ in nordnordöstlicher Richtung sich dem Gegner zu entziehen suchte und bald aus Sicht kam.

Kontreadmiral Cradock befand sich mit „Suffolk“, als er am 6. August vormittags „Karlsruhe“ sichtete, auf dem Marsch von Kingston (Jamaica) nach dem Seegebiet bei New York, da er am 4. August von der Admiralität angewiesen war, den nordatlantischen Handel in erster Linie zu schützen. Der Kleine Kreuzer „Bristol“, nach Neu-Fundland bestimmt, stand etwa 400 Meilen nördlich von ihm, in Funkspruchverbindung mit „Suffolk“; Panzerkreuzer „Essex“ war in der Nacht vom 2./3. August von den Bermudas nach Norden abgegangen, „Lancaster“ sollte ihm nach Beendigung der Reparatur ebendorthin folgen. Panzerkreuzer „Berwick“, der mit der Verfolgung der „Karlsruhe“ beauftragt war, hatte Anfang August Havana angelaufen und nach Kohlenauffüllung am 2. den Florida-Kanal angesteuert, wo er den Gegner nach Beobachtung seines Funkenverkehrs vermutete. Am 4. August früh erhielt er den Befehl, den Funkenverkehr des deutschen Kreuzers zu stören. Auf eine von einem Dampfer der United Fruit Company erhaltene Nachricht suchte er die Ankerplätze nahe dem Great Isaac-Leuchtturm, am Eintritt der Nordwest-Providence-Straße in die Florida-Straße, ab. Als er am 5. abends die Providence-Straße passiert hatte und sich anschickte, bei Cat Island auf „Karlsruhe“ zu fahnden, beobachtete er den Funkenverkehr des deutschen Kreuzers mit einem Handelsschiff, in dem er zunächst den Dampfer „Friedrich der Große“ vermutete.

Nach der Trennung von „Karlsruhe“ und „Kronprinz Wilhelm“ nahm „Suffolk“ die Verfolgung des deutschen Kreuzers, dem sie sich bis auf etwa

[1]) Die Bewegungen S. M. S. „Karlsruhe“ und der englischen Kreuzer des IV. Kreuzergeschwaders bei Kriegsausbruch siehe in Textskizze 5.

10 Seemeilen genähert hatte, auf nördlichem Kurs auf, während „Briſtol", durch Funkſpruch angewieſen, dem Gegner den Weg nach Norden zu verlegen, ſofort mit hoher Fahrt auf Süd-Kurs ging, um „Karlsruhe" nach den Fühlunghalterſignalen der „Suffolk" zu ſtellen. Panzerkreuzer „Berwick", der am 6. früh auf dem Rückwege nach Jamaica zur Kohlenergänzung die Windward-Paſſage abſuchte, erhielt von Admiral Cradock

Skizze 5. **Kl. Kreuzer „Karlsruhe" und das engl. IV. Kreuzergeſchwader bei Kriegsausbruch.**

den Befehl, ſich 60 Meilen nordöſtlich der Mariguana-Inſel aufzuſtellen für den Fall, daß „Karlsruhe" im Laufe der Verfolgung nach Süden ausweichen ſollte.

Bei einem Geſchwindigkeitsunterſchied von 2—3 Seemeilen — die Fahrt der „Suffolk" wurde auf 18—19 Knoten geſchätzt — blieb dieſe bald achteraus. Ihre Rauchwolke war aber bei dem ſehr klaren Wetter noch den ganzen Nachmittag über in Sicht, ſo daß ein Ausweichen der „Karlsruhe" nach Süden, das vom Kommandanten erwogen wurde, ſowohl bei Tage als auch in der folgenden ſehr klaren, mondhellen Nacht ausgeſchloſſen erſchien. Bei dem geringen Kohlenbeſtand der „Karlsruhe" mußte die baldige Auffüllung der Vorräte ins Auge gefaßt und den Bewegungen des

Kreuzers zugrunde gelegt werden. Ob in einem der Ausrüstungsplätze der Bahama-Inseln Kohlendampfer angetroffen werden würden, war sehr fraglich. Der erste Kohlendampfer von St. Thomas, „Spreewald“[1]), sollte am 6. August abgehen, konnte daher erst am 10. auf den Bahama-Inseln eintreffen. „Neckar“, der am 4. Havana verlassen hatte, konnte diese bereits erreicht haben; indessen war es unmöglich, mit ihm funkentelegraphisch in Verbindung zu treten, da ihn dies bei der Nähe der zahlreichen feindlichen Kreuzer in die Hände des Gegners gespielt hätte. Zudem rechnete Fregattenkapitän Köhler mit dem Absuchen der Bahama-Inseln durch die englischen Kreuzer. Fand aber „Karlsruhe“ dort keine Kohlen vor oder wurde sie an der Übernahme der Kohlen aus einem dort eingetroffenen Dampfer gehindert und nochmals verfolgt, so wäre sie nicht mehr in der Lage gewesen, einen leistungsfähigen neutralen Hafen zu erreichen. Da sie durch die Verfolgung bereits um einige hundert Meilen nach Norden abgedrängt war, so wurde aus allen diesen Gründen beschlossen, den nördlichen Kurs beizubehalten und zur Kohlenergänzung Newport News anzulaufen, wo auch Aussicht vorhanden war, den für das Schiff besonders wertvollen Ölbestand wieder aufzufüllen. Ohne Öl besaß es hinsichtlich seiner Fortbewegungsmittel nur etwa drei Viertel seiner Leistungsfähigkeit; bei der stets drohenden Gefahr aber, auf feindliche Panzerkreuzer zu treffen, waren die Ölkessel das beste Mittel, die Maschinenleistung schnell aufs äußerste zu steigern, und die Nachteile, die durch das Anlaufen von Newport News bedingt waren — die Möglichkeit einer ungünstigen Auslegung der Neutralitätsbestimmungen und der Erschwerung der Ausfahrt durch feindliche Streitkräfte —, glaubte der Kommandant bei der ganzen Lage in Kauf nehmen zu müssen, nachdem das Schiff einmal so weit nach Norden abgedrängt war.

Während der Verfolgung durch „Suffolk“ wurde auf „Karlsruhe“ nachmittags der Funkspruchverkehr des Fühlunghalters mit einem im Norden stehenden feindlichen Kreuzer („Bristol“) beobachtet. Dieser Verkehr wurde anfänglich durch „Karlsruhe“ gestört, später wurde jedoch davon abgesehen, um die Annäherung des Schiffes an den zweiten Gegner nicht zu verraten. Kurz nach Einbruch der Dunkelheit, um 7 Uhr 50 Minuten nachmittags, kam, während „Karlsruhe“ weiter mit nördlichem Kurs lief, etwa 4 Strich an Backbord ein feindlicher Kreuzer in Sicht, der schnell auf das deutsche Schiff zuhielt. Es war „Bristol“, die, durch die Fühlunghalterſignale der „Suffolk“ herangeführt, „Karlsruhe“ gegen den hellen, tiefliegenden Mondschein frühzeitig ausmachen konnte, während sie selbst

[1]) Siehe Seite 235.

zunächst gegen den dunklen nördlichen Horizont verborgen blieb. Der Kommandant der „Bristol", der „Karlsruhe" auf Gegenkurs 3½ Strich an Backbord auf etwa 6 Meilen sichtete, drehte etwa 7 Strich nach Backbord, um seine Steuerbord-Batterie zum Tragen zu bringen und den Kurs des Gegners vor seinem Bug zu kreuzen. Auf etwa 64 hm eröffnete „Bristol" das Feuer; es wurde von „Karlsruhe" sofort erwidert, die nach Steuerbord auf östlichen Kurs drehte und mit höchster Fahrt den Gegner achteraus zu nehmen suchte. Das Artilleriegefecht mußte unter für „Karlsruhe" ungünstigen Umständen geführt werden: Die Beobachtung der Geschoßaufschläge war für sie infolge der ungünstigen Beleuchtungsverhältnisse sehr schwierig. Die Leitung des Feuers mußte infolge der achterlichen Stellung des Gegners von dem achteren Artillerieleitstand erfolgen, wo der Ausblick und die Entfernungsmessung durch den Schornsteinrauch und durch die Davits einer Jolle behindert wurde. Die Geschützmannschaften eilten zu einem großen Teil unmittelbar aus den Kohlenbunkern, wo sie bei der hohen Fahrt zum Trimmen verwandt werden mußten, notdürftig bekleidet auf ihre Gefechtsstationen. Das Schießen der „Karlsruhe", an dem sich infolge der günstigen Bestreichungswinkel zeitweise 7 Geschütze beteiligten und bei dem etwa 80 Schuß verfeuert wurden, baute sich auf gelegentlich beobachteten Kurzschüssen auf, wonach die Entfernungen verbessert wurden. Diese lagen zwischen 60 hm und 48 hm. Das Abkommen war besonders für die tiefstehenden Mitteldecksgeschütze sehr schwierig. Die Abkommöglichkeit wurde dadurch verbessert, daß die Salvenerlaubnis kurz nach dem Aufblitzen der Geschütze des Gegners gegeben wurde. Treffer wurden vom Leiter des Schießens, dem I. Artillerieoffizier, Oberleutnant z. See v. d. Borne, nicht festgestellt. Einzelne Unteroffiziere dagegen behaupteten, mehrere Treffer beobachtet zu haben. Der Gegner, für den die Beobachtungsverhältnisse infolge der Stellung der „Karlsruhe" zum Monde sehr günstig waren, erzielte keine Treffer, die Aufschläge seiner Geschosse lagen meist kurz, nur etwa 10 Schuß gingen weit; einzelne Salven mögen deckend gelegen haben. Bei dem Überwiegen der 10,2 cm-Aufschläge wurde „Bristol"[1]) als Gegner angenommen, während vorher auf Grund des Funkenanrufes auf „Lowestoft" oder „Lancaster" geschlossen worden war. Um die Geschwindigkeit nach Möglichkeit zu steigern, wurden auf „Karlsruhe" alle irgendwie entbehrlichen Leute von den Gefechtsstationen in die Bunker zurückgesandt. Auf diese Weise lief das Schiff bis zu 25 Seemeilen und peilte den Gegner, der bis auf Nordostzuost abgedreht hatte, immer weiter achteraus. Nach Corbett konnte „Bristol"

[1]) „Bristol" hat 2 × 15,2 cm-, 10 × 10,2 cm-Geschütze. „Lowestoft" und „Lancaster" haben 9 bzw. 14 × 15,2 cm-Geschütze als Hauptarmierung.

ihre Höchstfahrt nicht annähernd erreichen, ihre Geschwindigkeit ging vielmehr sehr bald bis auf 18 Seemeilen herab. Auf „Karlsruhe“ wurde beobachtet, daß der Gegner plötzlich sehr schnell zurückblieb, woraus auf eine Beschädigung an Maschinen oder Kesseln durch Treffer geschlossen wurde[1]). Bei wachsender Entfernung wurde um 8 Uhr 20 Minuten das Feuer auf beiden Schiffen eingestellt. Das Nachtgefecht wirkte, wenn es auch nur kurz war, außerordentlich belebend auf den Geist der „Karlsruhe“-Besatzung, die durch den schweren, unter der Aufsicht der Offiziere ausgeführten Bunkerdienst aufs äußerste angestrengt war.

„Karlsruhe“ versuchte nach dem Ausweichen in östlicher Richtung wieder auf nördlichen Kurs zu gehen, als um 9 Uhr 15 Minuten voraus eine Rakete gesichtet wurde, die den Standort eines weiteren englischen Kreuzers anzudeuten schien. Bei dieser Sachlage hielt der Kommandant es für unmöglich, nach Norden durchzudringen, und drehte auf südlichen Kurs. Denn der Ölvorrat ging schnell zur Neige, er hätte für nur noch etwa eine Stunde ausgereicht. Die erforderliche hohe Fahrt konnte bei dem sich immer stärker fühlbar machenden Kohlenmangel und den ungünstigen Trimmverhältnissen nur dadurch gehalten werden, daß fast drei Viertel der ganzen Besatzung dem Leitenden Ingenieur zur Verfügung gestellt wurden. Um Kohlen zu sparen, wurde bald wieder auf 20, um 11 Uhr auf 18 und um 12 Uhr 20 Minuten auf 16 Seemeilen Fahrt herabgegangen.

„Bristol“ war bald nach dem Einstellen des Feuers aus Sicht gekommen, es mußte jedoch damit gerechnet werden, daß die feindlichen Kreuzer in der klaren, mondhellen Nacht die Fühlung aufrechterhielten[2]). Nach dem lebhaften Funkenverkehr zu urteilen, versuchten sie entferntere Streitkräfte — „Berwick“ — heranzuziehen. „Karlsruhe“ bemühte sich daher die Nacht über, den feindlichen Funkenverkehr zu stören.

Fregattenkapitän Köhler entschloß sich, als er um 9 Uhr 15 Minuten die Rakete in nördlicher Richtung sichtete, nach Süden auszuweichen. Er sah sich vor die Wahl gestellt, einen Ausrüstungsplatz auf den Bahama-Inseln anzulaufen, um dort seinen Kohlenvorrat zu ergänzen, oder aber einen neutralen Hafen anzusteuern. Der erstere Weg führte mit Bestimmtheit durch vom Feinde bewachtes Seegebiet. Er konnte „Karlsruhe“ nur dann aus ihrer Notlage befreien, wenn der Dampfer „Neckar“ mit Sicher-

[1]) Amerikanischen Zeitungsnachrichten zufolge hätte „Bristol“ zwei Treffer, einen in die Maschine und einen in die Steuereinrichtung erhalten. Eine Bestätigung dieser Meldung war jedoch nicht zu erlangen.

[2]) Nach Corbett hat auch „Bristol“ die „Karlsruhe“ gegen 10 Uhr 30 Minuten aus Sicht verloren.

Kleiner Kreuzer **„Karlsruhe"** (1912)

Länge . . . . . 139 m
Wasserverdrängung . . . . . 4900 t
Geschwindigkeit . . . . 27,25—29,3 sm
Armierung . . 12-10,5 cm; 2 Tpd. R.
Besatzung 373

Engl. Kleiner Kreuzer **„Bristol"** (1910)

Länge . . . . . 131 m
Wasserverdrängung . . . . . 4880 t
Geschwindigkeit . . . . . 25—26,8 sm
Armierung . . 2-15,2 cm; 10-10,2 cm; 2 Tpd. R.
Besatzung 376

Engl. Kleiner Kreuzer **„Glasgow"** (1909)

Länge . . . . . 131 m
Wasserverdrängung . . . . . 4880 t
Geschwindigkeit . . . . . 25—26,8 sm
Armierung . . 2-15,2 cm; 10-10,2 cm; 2 Tpd. R.
Besatzung 376

Engl. Panzerkreuzer **„Suffolk"** (1903)

Länge . . . . . 134 m
Wasserverdrängung . . . . . 9960 t
Geschwindigkeit . . . . . 23—24,7 sm
Armierung . . . 14-15 cm; 8-7,6 cm; 2 Tpd. R.
Besatzung 540

Engl. Panzerkreuzer **„Berwick"** (1902)

Länge . . . . . 134 m
Wasserverdrängung . . . . . 9960 t
Geschwindigkeit . . . . . 23—24,7 sm
Armierung . . 14-15,2 cm; 8-7,6 cm; 2 Tpd. R.
Besatzung 540

Engl. Panzerkreuzer **„Essex"** (1901)

Länge . . . . . 134 m
Wasserverdrängung . . . . . 9960 t
Geschwindigkeit . . . . . 23—24,7 sm
Armierung . . 14-15,2 cm; 8-7,6 cm; 2 Tpd. R.
Besatzung 540

Engl. Panzerkreuzer „**Cornwall**“ (1902)

Länge	134 m
Wasserverdrängung	9960 t
Geschwindigkeit	23—24,7 sm
Armierung	14-15,2 cm; 8-7,6 cm; 2 Tpd. R.
Besatzung	540

Engl. Panzerkreuzer „**Monmouth**“ (1901)

Länge	134 m
Wasserverdrängung	9960 t
Geschwindigkeit	23—24,7 sm
Armierung	14-15,2 cm; 8-7,6 cm; 2 Tpd. R.
Besatzung	540

heit angetroffen wurde. Dies unverzüglich festzustellen, war von der größten Wichtigkeit. Daher wurde trotz der Nähe des Feindes versucht, funkentelegraphisch mit „Neckar“ in Verbindung zu treten. Der Dampfer meldete sich jedoch weder am Abend des 6. noch am folgenden Morgen.

Aus diesem Grunde blieb nur der zweite Weg, das Anlaufen eines neutralen Hafens, offen. Die beste Gelegenheit für eine Kohlenauffüllung schien zunächst St. Thomas zu bieten, wo das Kohlenlager der Hamburg-Amerika-Linie eine schnelle Abfertigung des Kreuzers erhoffen ließ. Auch war anzunehmen, daß dort der zweite Kohlendampfer, „Patagonia“, der am 10. August abgehen[1]) sollte, noch angetroffen würde. Hatte dieser allerdings bei Ankunft der „Karlsruhe“ bereits den Hafen verlassen, so war nach der aus St. Thomas vorliegenden Meldung[1]) damit zu rechnen, daß das Kohlenlager erschöpft war. Dieser Umstand sprach gegen das Anlaufen des Hafens ebenso wie die Wahrscheinlichkeit, daß St. Thomas — als günstiger Kohlenhafen — in erster Linie vom Feinde bewacht sein würde, und die Möglichkeit, daß Dänemark zu den Gegnern Deutschlands hielt. Ein Überschlag der Kohlenvorräte ergab, daß diese bei ökonomischer Geschwindigkeit zur Fahrt nach St. Thomas noch gerade ausreichten.

Am 7. August bei Tagesanbruch war keiner der feindlichen Kreuzer in Sicht, indessen ließ der Funkenverkehr nach seiner Lautstärke auf gefahrdrohende Annäherung der „Suffolk“ schließen. Um dieser zu entgehen, änderte „Karlsruhe“ den Kurs 2 Strich nach Backbord bei 14 Seemeilen Fahrt. Jede Erhöhung der Geschwindigkeit war unmöglich, da sie bei dem knappen Kohlenvorrat das Erreichen eines Hafens gefährdet hätte.

[1]) Siehe Seite 235.

Admiral Cradock war am 6. gegen 7 Uhr 50 Minuten abends, als er die Rauchsäule des deutschen Kreuzers aus Sicht verlor, auf östlichen Kurs gedreht, um den Gegner abzuschneiden für den Fall, daß „Bristol" ihn nach Süden drängen würde. Später war er den Signalen der „Bristol" entsprechend auf südsüdöstlichen, am 7. gegen 3 Uhr vormittags auf südöstlichen Kurs gegangen und war so westlich der Kurslinie der „Karlsruhe" in nur geringem Abstande von dieser nach Süden gesteuert. Bei Tagesanbruch hatte er nach Osten Kurs geändert und schnitt um 8 Uhr vormittags die Kurslinie des deutschen Kreuzers nördlich und gerade aus Sicht von diesem, um dann gegen Mittag den Kurs auf die Bermudas zu setzen. Kaum war „Karlsruhe" dieser Gefahr entronnen, als erneutes Anwachsen der Lautstärke des Funkenverkehrs auf die Annäherung der „Berwick" hindeutete, die auf den Funkspruchbefehl des Admirals Cradock hin mit nordöstlichem Kurs von der Windward-Passage her im Anmarsch war. Kurz bevor sie jedoch die Kurslinie des Gegners erreichte, machte sie kehrt, um erneut den südlichen Teil der Bahama-Inseln abzusuchen. „Bristol" dagegen hatte am 6. abends weiter nach Osten ausgeholt und steuerte am 7. und 8. fast parallel zur Kurslinie der „Karlsruhe" in 80 bis 120 Seemeilen Abstand von ihr nach Süden in der Richtung auf Santa Lucia.

Am 7. nachmittags ergab eine genaue Berechnung des Kohlenbestandes der „Karlsruhe", daß St. Thomas n i c h t mehr erreicht werden könnte. Es blieb daher nichts übrig, als den Kurs auf den nächsten neutralen Hafen, San Juan de Puertorico, zu ändern, um zu versuchen, ihn zur Ergänzung des Kohlenbestandes anzulaufen. Da sich an diesem Ort eine Vertretung der Hamburg-Amerika-Linie sowie andere deutsche Firmen und auch ein deutscher Konsul befanden, so durfte damit gerechnet werden, das Schiff dort wieder aktionsfähig zu machen.

Am 8. August vormittags betrug der Bestand an Heizmaterial 112 Tonnen Kohlen und 31 Tonnen Heizöl. Bei Umdrehungen für 12 Seemeilen Fahrt wurden trotz äußerster Einschränkung des Dampfverbrauches 5,56 Tonnen Heizmaterial in der Stunde verbraucht. Da bei einem gewissen Fahrtverlust durch Strom mit einer Fahrt über den Grund von nur etwa 11 Seemeilen gerechnet werden mußte, so waren bei der Entfernung des Hafens von 250 Seemeilen $23 \times 5{,}56 = 128$ Tonnen Heizmaterial erforderlich, so daß ein Rest von 15 Tonnen verblieb. Lief das Schiff nur 10 Meilen über den Grund, so wurden $25 \times 5{,}56 = 139$ Tonnen verbraucht, so daß der Rest nur 4 Tonnen betrug. Dazu kam als äußerste Reserve das, was gerade unter den Kesseln brannte. Der Kommandant durfte daher damit rechnen, San Juan zu erreichen, sofern keinerlei Störung eintrat, insbesondere keine Begegnung mit feindlichen Schiffen erfolgte.

Fregattenkapitän Köhler stellte über den von ihm durchlebten, strategisch außerordentlich spannenden ersten Abschnitt der Kriegführung folgende Betrachtungen an:

„Der bisherigen Tätigkeit S. M. S. »Karlsruhe« haben sich folgende Punkte entgegengestellt:

„1. Das Warten auf die Kriegserklärung Englands. Das Schiff hat dadurch die Zeit vom 30. Juli bis 4. August verloren. Es mußte sich während dieser Zeit vor den englischen Kreuzern verborgen halten und trat so in den Kriegszustand mit England nur mit etwa der Hälfte seiner Aktionsfähigkeit ein.

„2. Der Hilfskreuzer »Kronprinz Wilhelm« wurde auf Befehl der obersten Marinebehörden einen Tag länger in New York festgehalten . . . Erst am 3. August lief das Schiff abends nach Eingang des Befehls vom Admiralstab aus. Diese Verzögerung kostete »Karlsruhe« einen weiteren Tag und brachte es mit sich, daß das Operationsgebiet von vier englischen Kreuzern besetzt war. Wäre der Dampfer einen Tag früher gekommen, so wäre es voraussichtlich möglich gewesen, aus seinen großen Brennstoffvorräten »Karlsruhe« vollständig zu bekohlen . . .

„3. Weiter ungünstig war, daß der erste Kohlendampfer von St. Thomas nach dem mir zugegangenen Telegramm erst am 6. August abgesandt werden sollte statt sofort. Die Kohle war also erst am 10. August auf dem Ausrüstungsplatz der Bahama-Inseln zu erwarten, für »Karlsruhe« zu spät. Auf den Dampfer »Neckar« konnte nicht gerechnet werden, da er auf Anruf an zwei Tagen nicht geantwortet hatte, obgleich er sich vorher selbst meldete.

„4. Besonders hinderlich ist der ungeheure Kohlenverbrauch des Schiffes bis zu 50 Tonnen für 100 Seemeilen. Trotz einhalbjähriger Probefahrt ist es nicht gelungen, dies Verhältnis günstiger zu gestalten. Das Schiff büßte dadurch wesentlich an seiner Aktionsfähigkeit ein, ganz abgesehen davon, daß bei der Kriegführung im Auslande die Ergänzung des Ölvorrats häufig unmöglich sein wird[1]).

[1]) „Karlsruhe" hatte 12 Kohlekessel, 4 Ölkessel, an Brennmaterial faßte sie 1320 Tonnen Kohlen und 190 Tonnen Heizöl.

Um beim Kreuzerkrieg eine Dauerfahrt von 12 Seemeilen zu laufen, stets bereit, in 15 Minuten auf 20 Seemeilen zu gehen, und um diese Geschwindigkeit innerhalb von 24 Stunden je 4 Stunden zu halten, mußte sie 8 Kessel unter Dampf und die Ölkessel mit je 2 Düsen vorgewärmt halten. Nach theoretischer Berechnung hatte sie dabei einen Tagesverbrauch von 80 Tonnen Kohlen und 15 Tonnen Öl; sie hatte dann Kohlen für 16,5 Tage mit einem Etmal von 320 Seemeilen, also eine Dampfstrecke von 5280 Seemeilen. Der Ölverbrauch in dieser Zeit betrug $15 \times 16{,}5 = 247{,}5$ Tonnen. Bei Auf-

„Englische Handelsschiffe wurden nicht angetroffen. Die Hauptaufgabe war, zunächst den Hilfskreuzer auszurüsten, was unter den schwierigsten Umständen gelungen ist. Daß »Karlsruhe« vier englische Kreuzer auf sich zog und sie abschütteln konnte, darf auch als Erfolg angesehen werden."

Man wird diesen Betrachtungen nur zustimmen können. Ergänzt seien sie an dieser Stelle nur durch die Feststellung, daß schon in diesem ersten Abschnitt der Kreuzerkriegführung die Richtigkeit der Maßnahme der deutschen Marineleitung dargetan wurde, für die Auslandskriegführung die neuesten und schnellsten Kleinen Kreuzer zu bestimmen[1]), eine Maßnahme, deren Durchführung mit der Heraussendung der „Karlsruhe" begonnen hatte. Auf der Gegenseite kommt Corbett[2]) bei Besprechung der hier geschilderten Operationen zu dem Schluß, daß sie den Beweis für den Lehrsatz lieferten: „Für den Handels s c h u t z ist Armierung ohne Geschwindigkeit von wenig Wert".

Die Kohlenergänzung in San Juan de Puertorico und Curaçao.

Am 9. August um 6 Uhr früh lief „Karlsruhe" in den Hafen von San Juan de Puertorico ein. Der englische Depeschendienst hatte bereits eine Lügennachricht über ein Gefecht des deutschen Kreuzers in der Florida-Straße verbreitet, bei dem dieser schwer beschädigt und von den Engländern genommen worden sei. Die Ankunft der völlig unbeschädigten „Karlsruhe" in San Juan erschütterte daher bei der dortigen Bevölkerung das Ver-

brauchen einer Bunkerfüllung an Kohlen waren somit 57,5 Tonnen an Ölzuladung erforderlich. Die Ölkessel waren dabei 16,5 × 4 = 66 Stunden in Betrieb für eine volle Dampfstrecke. Die 600 Dampfstunden der Ölkessel reichten somit für neunmalige Zurücklegung der Dampfstrecke, bevor eine Reinigung erforderlich war.

Für die Praxis werden diese Angaben im allgemeinen auf $^3/_4$ herabgesetzt werden müssen. Bei 60 Tonnen Zuladung an Öl konnte das Schiff also 12 Tage lang die See halten bei einem Etmal von 320 und einer Dampfstrecke von 3840 Seemeilen.

Um eine Dauerfahrt von 12 Seemeilen zu laufen, stets bereit, in 15 Minuten auf die Höchstfahrt zu gehen, und um diese innerhalb von 24 Stunden je 3 Stunden zu halten, mußten alle Kessel in Betrieb sein.

Theoretisch betrug der Tagesverbrauch an Kohlen dann 165 Tonnen, an Heizöl 30 Tonnen. Die Bunker reichten dann 8 Tage bei einem Etmal von 320 und einer Dampfstrecke von 2560 Seemeilen. Für die Praxis ergaben sich in diesem Falle 6 Tage und 1920 Seemeilen. Nachfüllen von Öl war nicht erforderlich bei Mitnahme einer Decklast von einigen Tonnen. Nach viermaliger Zurücklegung der Dampfstrecke war eine 8 Tage dauernde Kesselreinigung erforderlich.

Nach den Erfahrungen der „Karlsruhe" während der Kreuzerkriegführung war der Brennstoffverbrauch jedoch noch ganz erheblich höher.

[1]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seit 11.

[2]) Naval Operations, Vol. I, Seite 50.

trauen zu der Zuverlässigkeit der englischen Nachrichten erheblich. Obwohl es Sonntag war, gelang es der Umsicht und Energie des deutschen Konsuls, Herrn W. Hepp, der in seinen Bemühungen durch den Vertreter der Hamburg-Amerika-Linie wirksam unterstützt wurde, die im Hafen erreichbaren Kohlen der Firma Ezquiaga — außer ihr war nur noch eine französische Kohlenfirma am Ort — für den Kreuzer verfügbar zu machen, so daß die Übernahme um 10 Uhr beginnen konnte. Die Übernahmeverhältnisse waren sehr ungünstig; von den vorhandenen 800 Tonnen Kohlen lagerte der größte Teil in einer Hulk, etwa 200 Tonnen befanden sich in einem Prahm. Die Kohle erwies sich als außerordentlich grushaltig, die Übernahmemittel waren völlig unzureichend. Obwohl die Mannschaft trotz der herrschenden Hitze in vollem Bewußtsein der Notwendigkeit schnellster Bekohlung des Kreuzers mit Begeisterung und höchstem Eifer arbeitete und obgleich die Besatzung des im Hafen liegenden Dampfers der Hamburg-Amerika-Linie „Odenwald" (3537 Br. R. T.), Kapitän Segebarth, nach Kräften half, waren bei Einbruch der Dunkelheit um 6 Uhr 30 Minuten nachmittags doch nur etwa 550 Tonnen übergenommen. Öl war nur in ganz geringer Menge erhältlich.

Die amerikanischen Behörden zeigten sich zuerst in der Zubilligung der Kohlenausrüstung etwas unsicher, obwohl nach der Neutralitätserklärung der Vereinigten Staaten die Übernahme eines Kohlenvorrates gestattet war, wie er zur Erreichung des nächsten Heimathafens erforderlich erschiene. Am Vormittag versuchten der englische und französische Konsul, durch Einspruch beim Gouvernement der Kohlenergänzung Hindernisse zu bereiten. Der Gouverneur ordnete daraufhin auch an, daß bis zu seiner Ankunft von seinem Landsitz die Kohlenübernahme zu unterbrechen sei. Indessen gelang es dem Kommandanten, den Hafenkapitän davon zu überzeugen, daß bei der militärischen Notwendigkeit der baldigen Abfahrt des Kreuzers in jeder Verzögerung der Ausrüstung ein unfreundlicher Akt gegen die deutsche Seekriegführung zu erblicken sei. Der Gouverneur erklärte dann auch nach seinem Eintreffen, daß er keine Bedenken gegen die Ausrüstung des Schiffes habe.

Die kleine deutsche Kolonie tat ihr Bestes, um durch Spenden von Liebesgaben an die Besatzung ihre Begeisterung für die deutsche Sache zum Ausdruck zu bringen. Eine wesentliche, sehr willkommene Stärkung der Gefechtsbereitschaft erhielt der Kreuzer durch die Einschiffung von 19 Dienstpflichtigen und Kriegsfreiwilligen des Dampfers „Odenwald", die an die Stelle des an den Hilfskreuzer „Kronprinz Wilhelm" abgegebenen Personals traten.

Fregattenkapitän Köhler hielt es für unbedingt erforderlich, den

Hafen noch am Abend des 9. wieder zu verlassen, da er sicher war, daß durch die englischen und französischen Kabel die Nachricht vom Einlaufen der „Karlsruhe" bereits am Vormittag verbreitet wurde, und da englische Schiffe ohne Zweifel innerhalb von zwölf Stunden zur Stelle sein konnten. Nachdem der Aufenthalt in San Juan nur das allernotwendigste Maß an Kohlenergänzung ergeben hatte — die Bunker waren nicht einmal halbvoll —, war das Schiff noch nicht wieder voll aktionsfähig, und es mußte daher vor allem die völlige Auffüllung der Kohlenvorräte in den nächsten Tagen mit allen Mitteln erstrebt werden. Als Ort für die Kohlenergänzung kamen in Frage: St. Thomas, ein Ausrüstungsplatz auf den Bahama-Inseln oder ein Treffpunkt bei den Testigos-Inseln, nordwestlich von Trinidad. St. Thomas anzulaufen, wurde als zu gefährlich von vornherein abgelehnt, da es nahelag, daß „Karlsruhe" dorthin gehen würde, auch in San Juan allgemein angenommen wurde, daß dieser Hafen ihr nächstes Reiseziel sein werde. Mit seiner Bewachung durch englische Kreuzer war daher als sicher zu rechnen. Die Ausnutzung eines Ausrüstungsplatzes auf den Bahama-Inseln schien nach den Erfahrungen der letzten Tage nicht angebracht, da ihre Bewachung durch englische Kreuzer als wahrscheinlich gelten konnte. Der Treffpunkt bei den Testigos-Inseln sollte von New York aus mit Kohlen versorgt werden. Indessen konnte der erste Kohlendampfer von dort frühestens am 12. August bei den Inseln eintreffen. Auch der von St. Thomas planmäßig am 10. zu entsendende Dampfer der Hamburg-Amerika-Linie „Patagonia" (3016 Br. R. T.) konnte diesen Termin nicht innehalten, er lag während des Aufenthaltes der „Karlsruhe" in San Juan noch im Hafen von Mayaguez an der Westküste von Puertorico. Da sonach bei den Testigos-Inseln mit Kohlen vorläufig nicht gerechnet werden konnte, beschloß der Kommandant, den Versuch zu machen, den niederländischen Hafen von Curaçao für die Kohlenergänzung auszunutzen. Sein Plan war, dort den Kohlenbestand gut aufzufüllen, wenn möglich den Kohlendampfer aus New York bei den Testigos abzuholen und mit ihm den Marsch nach der Kreuzerkriegszone III — Seegebiet an der Ostküste Südamerikas[1]) — anzutreten. Der Dampfer „Patagonia", dessen Führer, Kapitän Koldewey, von Mayaguez nach San Juan herübergekommen war, um sich Anweisungen zu erbitten, erhielt den Befehl, in St. Thomas Kohlen zu laden und danach einen Treffpunkt 200 Seemeilen südöstlich von Barbados anzusteuern, den er am 14./15. August erreichen konnte. Zur Verlegung des Operationsgebietes in die Zone III wurde Fregattenkapitän Köhler durch folgende Überlegungen bewogen:

[1]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Anlage 3.

„1. Bei der Konzentration des englischen IV. Kreuzergeschwaders auf der Linie Bermudas—Kingston ist an eine erfolgreiche Führung des Kreuzerkrieges in Zone I[1]), dem Seegebiet der nordatlantischen Straßen, bei dem geringen Aktionsradius S. M. S. »Karlsruhe« kaum zu denken. Das Schiff würde nur dauernd herumgehetzt werden.

„2. In Westindien ist die feindliche Handelsschiffahrt außerordentlich gering, so daß bei den großen Entfernungen die Schädigung des feindlichen Handels sehr auf Zufall beruht. Die Handelsschiffe können dort außerdem den größten Teil ihres Marsches unter der Küste, zum Teil in neutralem Hoheitsgebiet zurücklegen.

„3. Kohlenergänzung in Zone I und II[1]) wird immer schwieriger, zumal die neutralen Häfen nicht mehr als einmal angelaufen werden dürfen. Gegen das Anlaufen bestehen zum Teil auch politische Bedenken (Dänemark und Niederlande)."

Da Puertorico nur englische und französische Kabel hatte, deren Verwaltung schon seit längerer Zeit jeden chiffrierten Verkehr ablehnte, so stieß die Nachrichtenübermittlung auf außerordentliche Schwierigkeiten. Es wurde versucht, die wichtigsten Meldungen an den Admiralstab der Marine durch unauffällige Satztelegramme zu befördern. Diese Meldungen, die naturgemäß nur sehr kurz sein konnten, lauteten:

„1. An Admiralstab der Marine. Dampfer ist als Hilfskreuzer armiert."

„2. An Admiralstab der Marine. »Karlsruhe« geht nach Zone III."

„3. An Admiralstab der Marine. »Karlsruhe« gezwungen, in San Juan de Puertorico Kohlen zu ergänzen."

Eine ausführliche Meldung wurde in Briefform an die Etappe New York gegeben:

„An Etappe New York. Folgendes weitergeben an Admiralstab der Marine. 9. August. »Karlsruhe« ist eingelaufen in San Juan de Puertorico. (Absatz.) »Kronprinz Wilhelm« ist als Hilfskreuzer armiert 6. August auf offener See, Kommandant Thierfelder. (Absatz.) »Karlsruhe« ist gejagt worden von englischen Kreuzern zwei Tage lang nördlich von Bahama-Inseln, die von diesen unter Bewachung gehalten werden. Gefecht mit feindlichem Kreuzer am 6. August abends ohne Beschädigung. Letzter Rest Kohlen hat nur ausgereicht, zu erreichen San Juan de Puertorico. (Absatz.) Beabsichtige zu gehen nach Trefflinie bei Testigos-Inseln, dann Zone III, da Kreuzerkrieg in Zone II vorläufig aussichtslos."

[1]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Anlage 3.

Die Etappe Havana erhielt brieflich folgende Anweisung, die den Zweck hatte, den Dampfer „Neckar" und den Dampfer „Dacia" weiterhin nutzbar zu machen:

„»Karlsruhe« geht nach Zone III. Dampfer »Neckar« telegraphisch schicken nach 10° 30′ Nord, 57° West, das ist 200 Seemeilen südöstlich Barbados-Insel. Öldampfer[1]) »Dacia« soll nach Pernambuco gehen."

Nach Beendigung der Kohlenübernahme lief „Karlsruhe" am 9. August, 8 Uhr nachmittags, in gefechtsklarem Zustand bei der herrschenden Dunkelheit völlig unbemerkt aus dem Hafen von San Juan aus und nahm Ostkurs auf, wobei sie sich zunächst dicht unter der Küste hielt, um gegen Sicht gedeckt zu sein. Vor Einbruch der Dunkelheit hatte der Ausguckposten die Annäherung von zwei Kriegsschiffen von Osten her gemeldet; eine Meldung, von der der Kommandant annahm, daß sie auf einer Täuschung beruhte. Die Beleuchtungsverhältnisse am Abend des 9. waren dem deutschen Kreuzer außerordentlich günstig. Die dunkeln Stunden bis zum Mondaufgang um 9 Uhr 15 Minuten gestatteten, das Schiff unbemerkt bis zu dem Kap San Juan an der Ostküste der Insel zu bringen. Der dann einsetzende helle Mondschein ermöglichte dem Kommandanten sodann die Durchführung seines kühnen Planes, zur Geheimhaltung des Ausweichens nach Süden nachts die enge, durch zahlreiche Felsen und Klippen unwegsame Inselpassage an der Ostküste von Puertorico, die Insel Vieques östlich lassend[2]), zu durchfahren. Um 12 Uhr nachts stand „Karlsruhe" am Südausgang der Durchfahrt und nahm Kurs auf Curaçao.

Der Kohlenverbrauch auf dieser Fahrt war infolge des hohen Grusgehaltes der in San Juan genommenen Kohle außerordentlich groß. Von der Abfahrt von San Juan bis zum 11. 8 Uhr vormittags (in etwa 36 Stunden) wurden für eine Strecke von etwa 400 Seemeilen 258 Tonnen, das sind 64 Tonnen für je 100 Seemeilen, verbraucht. Beim Eintreffen in Curaçao konnte daher mit einem Bestande von nur 150 Tonnen Kohle und 29 Tonnen Heizöl gerechnet werden, was für die Zurücklegung von nur 300 Meilen gereicht haben würde. Am 11. mittags stoppte der Kreuzer nordwestlich von Curaçao, um abzuwarten, ob auf der von Venezuela und Curaçao kommenden Dampferstraße Schiffe angetroffen würden. Es kam jedoch kein Fahrzeug in Sicht. Die Fahrt wurde dann so eingerichtet, daß „Karlsruhe" am 12. mit Tagesanbruch vor dem Hafen von Curaçao stehen konnte.

[1]) Vgl. Seite 234, Fußnote [3]).

[2]) Corbett sagt hierüber in Naval Operations, Vol. I, Seite 50: „Er nahm seinen Weg durch die schwierige Virgin-Passage, wie »Drake« es vor ihm getan hatte."

Feindliche Streitkräfte wurden nicht angetroffen. „Briſtol" hatte auf dem Marſche nach Süden am 9. mittags nur etwa 150 Seemeilen öſtlich von San Juan geſtanden und lief Santa Lucia zur Kohlenergänzung an. „Berwick" war nach nochmaligem Abſuchen der Bahama-Inſeln zur Kohlenübernahme nach Kingſton gegangen. Admiral Cradock hatte mit „Suffolk" am 7. Kurs nach den Bermudas genommen, er brachte unterwegs den deutſchen Öltankdampfer „Leda" der Deutſch-Amerikaniſchen Petroleum-Geſellſchaft auf und fand bei den Bermudas die franzöſiſchen Kreuzer „Condé" und „Descartes" zu ſeiner Verfügung vor. Er beauftragte den Panzerkreuzer „Condé" mit der Bewachung der Einfahrt zum Golf von Mexiko; Jamaica ſollte ihm dabei als Baſis dienen. „Descartes" vertraute er die Beaufſichtigung der Caraibiſchen See an, wobei er ſich auf Santa Lucia zu ſtützen hatte. „Suffolk" ſelbſt ging nach dem Seegebiet der nordatlantiſchen Straßen, zu deren Schutz bereits „Eſſex" und „Lancaſter" und von Europa aus „Good Hope" eingetroffen waren.

Am 12. Auguſt ſtand „Karlsruhe" bei Tagesanbruch vor der Einfahrt der St. Anna-Bai bereit, in den Haupthafen von Curaçao, Willemſtad, einzulaufen. Das Schiff war klar zum Gefecht, da es nach Gerüchten, die ſchon in San Juan aufgetaucht waren, nicht völlig ausgeſchloſſen erſchien, daß Holland nicht mehr neutral ſei. Bei der Annäherung wurde beobachtet, wie auch an Land Verteidigungsmaßnahmen getroffen wurden. Nachdem die Lotſenflagge geheißt war, kam mit dem Lotſen der Kommandant des holländiſchen Panzerſchiffes „Jacob van Heemskerck", Kommodore Coenen, an Bord, um die Abſichten des Kreuzers zu erkunden. Er erklärte, der holländiſche Gouverneur ſei ſich nicht klar darüber, ob zwiſchen Deutſchland und Holland etwa Kriegszuſtand herrſche. Das franzöſiſche Kabel habe Nachrichten über das Eindringen deutſcher Truppen in Limburg übermittelt, es ſeien daher telegraphiſch von der heimiſchen Regierung Inſtruktionen erbeten. „Karlsruhe" würde möglicherweiſe in eine ſchwierige Lage geraten, wenn während ihrer Anweſenheit die Nachricht vom Kriegsausbruch eintreffen würde. Fregattenkapitän Köhler beſchloß, dies Riſiko auf ſich zu nehmen, da eine andere Möglichkeit, den Kohlenvorrat aufzufüllen, nicht vorlag, und lief gegen 7 Uhr vormittags in das Schottegat ein, wo die beiden Panzerſchiffe „Jacob van Heemskerck" und „Kortenaer" gefechtsklar lagen, die Geſchütze auf die Hafeneinfahrt gerichtet. „Karlsruhe" ging ſofort an die Kohlenpier und begann bereits um 8 Uhr 30 Minuten vormittags mit der Kohlenübernahme, der die holländiſche Behörde Schwierigkeiten nicht in den Weg legte. Es wurden dem Schiff 1200 Tonnen Kohlen zugeſtanden; dieſe wurden von der Firma Maduro & Söhne geliefert, deren Chef öſterreichiſcher Konſul am Ort war. Der

Kreuzer erfuhr bei seiner Ausrüstung die bereitwilligste Unterstützung aller Beteiligten, insbesondere auch des deutschen Konsuls, Herrn Fensohn, und der anwesenden Deutschen. Bei der Kohlenübernahme half in aufopfernder Weise außer der Besatzung des am Morgen eingelaufenen Dampfers „Stadt Schleswig" (1103 Br. R. T.), Kapitän Zimmermann, der Reederei H. C. Horn, Schleswig, eine Anzahl von Deutschen, die mit dem amerikanischen Postdampfer „Philadelphia" aus Südamerika eingetroffen waren, um über New York die Heimreise nach Deutschland anzutreten, die sich nunmehr aber dem Kreuzer zur Verfügung stellten und, als ihre Einstellung an Bord nicht möglich war, ihre patriotische Gesinnung durch eifrigste Mitarbeit bei der Ausrüstung des Kreuzers zu bezeugen sich bemühten.

Nach dem Urteil des Kommandanten wirkte das Erscheinen der „Karlsruhe" in Curaçao entschieden günstig, da ihr friedliches Auftreten den französischen Lügennachrichten von dem Bruch zwischen Holland und Deutschland entgegenwirkte. Fregattenkapitän Köhler ließ es sich angelegen sein, dem Gouverneur zu erklären, daß er einen solchen Bruch für völlig unwahrscheinlich halten müsse. Nach seiner Kenntnis der Lage handle es sich nur um die Besetzung der belgischen Stadt Limburg, nicht aber um das Eindringen in die holländische Provinz des gleichen Namens. Trotzdem glaubte der Gouverneur, sich für alle Fälle Sicherheiten verschaffen zu müssen. Er sandte die Kommandanten der beiden holländischen Panzerschiffe an Bord der „Karlsruhe", wo sie an den deutschen Kommandanten das Ansinnen zu stellen hatten, er möge sich verpflichten, sein Schiff im Falle des Eintreffens der Nachricht vom Kriegsausbruch zu desarmieren. Fregattenkapitän Köhler lehnte dies mit dem Bemerken ab, er könne sich, solange Holland neutral sei, nicht zur Erörterung der Maßnahmen herbeilassen, die er in einem Kriegsfalle zu treffen haben würde. Es gelang ihm, die Offiziere von der Unwahrscheinlichkeit des von ihnen angenommenen Falles zu überzeugen.

Um die Kohlenversorgung weiterhin zu fördern, wurde mit einem zufällig auf dem amerikanischen Dampfer „Philadelphia" eingetroffenen Vertreter der Hamburg-Amerika-Linie in New York und dem örtlichen Vertreter dieser Linie ein Abkommen getroffen, wonach der deutsche Dampfer „Stadt Schleswig", der mit Ballast von Pernambuco gekommen und nach Mexiko bestimmt war, mit Kohlen bis zu 1500 Tonnen für die Hamburg-Amerika-Linie nach St. Thomas zu entsenden war. Mit dem Führer des Dampfers, Kapitän Zimmermann, der sich und sein Schiff ganz zur Verfügung der Marine stellte, wurde sodann ein geheimer Segelbefehl vereinbart, nach dem er sich mit der Kohlenladung nach einem bei den São João-Inseln an der Nordküste Brasiliens liegenden Ankerplatz zu

begeben hatte. Von diesem Segelbefehl hatte nur der Kapitän Zimmermann Kenntnis. Die Unternehmung wurde dadurch gefährdet, daß der Gouverneur nachmittags ein Verbot erließ, nach dem in Zukunft aus den Kohlenbeständen der Insel nichts ohne besondere Erlaubnis des Gouverneurs abgegeben werden dürfe. Indessen ließen die Verhandlungen der Vertreter der Hamburg-Amerika-Linie mit den beteiligten Behörden erhoffen, daß wenigstens ein Teil der gewünschten Kohlen — 500 bis 600 Tonnen — abgegeben werden würde. Mit dem Vertreter der Hapag am Ort wurde ein unverfängliches Signal unter der Deckadresse eines Dampfers dieser Linie verabredet, durch das „Karlsruhe" von dem Ausgang der Verhandlungen funkentelegraphisch benachrichtigt werden konnte.

Nachdem die Übernahme von 1100 Tonnen Kohlen um 7 Uhr abends beendet war, ging der Kreuzer um 8 Uhr in See.

Der Anmarsch zum Operationsgebiet (13.—30. August).

Fregattenkapitän Köhler beschloß nunmehr, zunächst die Trefflinie bei den Testigos-Inseln aufzusuchen, in der Hoffnung, einen der von der Etappe New York planmäßig entsandten Kohlendampfer dort anzutreffen. Am 13. August wurde mit östlichem Kurs unter der Küste von Venezuela gesteuert, da die Möglichkeit bestand, hier auf englische Dampfer der Curaçao anlaufenden Linien zu stoßen. Fahrzeuge wurden indessen nicht gesichtet. Nachmittags wurde der Kurs auf die Insel Blanquilla gesetzt, die am 14. früh bei Hellwerden in Sicht kam. Am 14. nachmittags, am 15. und am 16. wurde die Trefflinie bei den Testigos-Inseln wiederholt abgesucht, ohne daß jedoch ein Dampfer angetroffen wurde. Nachts lag das Schiff mit gestoppten Maschinen. Es wurde bei den Testigos-Inseln quer zur Trefflinie setzender, sehr starker Weststrom, bis zu 3 Seemeilen die Stunde, beobachtet, der die Orientierung stark erschwerte und das sich auf der Trefflinie haltende Schiff zu verhältnismäßig hohem Kohlenverbrauch zwang. Auch die Lage der Trefflinie war ungünstig, da sie sich quer vor der Durchfahrt zwischen den Inseln Trinidad—Tobago und Grenada erstreckte, Schiffe, die auf ihr entlang liefen, daher der Gefahr ausgesetzt waren, von feindlichen Kreuzern, die von Trinidad nach Jamaica oder umgekehrt steuerten, gesichtet zu werden. Am 15. wurden für das weitere Vorgehen folgende Überlegungen angestellt:

„1. Falls der erwartete Kohlendampfer am 15. oder 16. angetroffen wird, kann »Karlsruhe« nach Auffüllung der Kohlen noch einen Vorstoß gegen eine der feindlichen westindischen Inseln machen. In erster Linie kommt ein nächtlicher Überfall auf Fort de France (Martinique) und Beschießung der dort im Hafen liegenden Schiffe in Betracht. Das Erscheinen

des Schiffes bei einer der nördlichen Kleinen Antillen ist außerdem dazu geeignet, den Feind über den Abmarsch des Kreuzers nach Südosten zu täuschen. Bis zu dem mit »Patagonia« verabredeten Treffpunkt, 200 Seemeilen südöstlich von Barbados, würde »Karlsruhe« bei dieser Unternehmung etwa 1000 Seemeilen zurückzulegen haben. Von diesem Treffpunkt bis nach Rocas-Riff beträgt die Entfernung dann noch 1650 Seemeilen. Die ganze Strecke kann nur abgelaufen werden, wenn der Kohlenvorrat bei den Testigos-Inseln einschließlich Zuladung voll aufgefüllt wird.

„2. Kommt der Kohlendampfer nicht oder läßt er noch länger als einen Tag auf sich warten, so zwingt der Kohlenvorrat zum Weitermarsch unmittelbar nach dem Treffpunkt mit »Patagonia«, der 380 Seemeilen entfernt ist. Die Weiterfahrt nach Rocas-Riff kann dann vielleicht gerade noch mit den an Bord befindlichen Kohlen ausgeführt werden.

„3. Wird »Patagonia« angetroffen, so empfiehlt es sich, den Dampfer mitzunehmen und auf alle Fälle zu versuchen, die Kohlen unter der brasilianischen Küste aus ihm zu ergänzen. Am besten eignet sich hierzu ein Ankerplatz bei den São João-Inseln, wohin auch der Dampfer »Stadt Schleswig« bestellt ist. Auf diesen wird aber wohl kaum zu rechnen sein; jedenfalls ist aus Curaçao noch keine Nachricht über seinen Abgang eingetroffen.

„4. Wird keiner der erwarteten Dampfer angetroffen und wird das Schiff auf der Fahrt nach Südamerika knapp mit Kohlen, so bleibt als bester Ausweg nur das Anlaufen von Para übrig."

Diesen Überlegungen entsprechend wurde am 16., 3 Uhr nachmittags, der Vormarsch nach Osten angetreten und die Fahrt dabei so eingerichtet, daß das Passieren der Enge zwischen Grenada und Trinidad—Tobago mit Umdrehungen für 14 bis 16 Meilen bei zwei Meilen Gegenstrom in der Nacht vom 16. zum 17. erfolgte. Es konnte so damit gerechnet werden, daß das Schiff bei dem Durchbruch unbemerkt und der Feind nach wie vor über seinen Aufenthalt im unklaren blieb. Nachts wurde Funkenverkehr zwischen einem englischen Kreuzer („Bristol" oder „Lancaster") und dem sehr weit entfernten Flaggschiff „Suffolk" beobachtet. In der Nacht vom 17. zum 18. wurde versucht, funkentelegraphisch mit geringer Intensität (einer Funkenstrecke) mit „Patagonia" in Verbindung zu treten, da bei dem einsetzenden schlechten und unsichtigen Wetter die Gefahr bestand, den Dampfer zu verfehlen. Er meldete sich schon beim zweiten Anruf und kam bei Tagesanbruch in Sicht.

Eine Besprechung mit dem Führer des Dampfers, Kapitän Koldewey, die um 8 Uhr 30 Minuten vormittags stattfand, ergab folgendes: „Patagonia" wartete schon seit zwei Tagen auf dem befohlenen Treffpunkt. Sie

hatte in St. Thomas 2000 Tonnen Kohlen, dagegen kein Heizöl geladen. Einer weiteren Verschiffung von Kohlen aus St. Thomas, wo noch der Dampfer „Wasgenwald“ der Hamburg-Amerika-Linie lag, sollten sich bereits Schwierigkeiten entgegenstellen. Mit den eigenen Beständen konnte der Dampfer, der nach Punta Delgada ausklariert war, elf Tage lang 11 bis 12 Seemeilen Fahrt laufen. Er konnte Proviant, 80 Tonnen Wasser und 8 Reservisten und Freiwillige, ferner an barem Gelde 1000 Dollar in Gold abgeben. Der Kohlenbestand der „Karlsruhe“ vom 18. August reichte unter günstigen Umständen dazu aus, den Ankerplatz bei den São-João-Inseln oder Para zu erreichen. Der auf der Fahrt dorthin zu erwartende Gegenstrom ließ aber den Versuch, ohne vorherige Bekohlung die Inseln anzusteuern, als bedenklich erscheinen. Auch abgesehen hiervon hielt der Kommandant es für richtig, die Kohlenauffüllung sobald wie möglich vorzunehmen; er beschloß daher, sie im Schutze der Maraca-Insel unter der brasilianischen Küste auszuführen, die bei elf Seemeilen Fahrt am 21. August nachmittags erreicht werden konnte. Die hierbei zu erwartenden navigatorischen Schwierigkeiten mußten in Kauf genommen werden. Der erste Teil des Marsches konnte noch außerhalb des Äquatorialstromgebietes ausgeführt werden.

„Patagonia“ folgte im Kielwasser des Kreuzers, der vormittags und nachmittags Entfernungsmeß- und Gefechtsübungen gegen den Dampfer als Zielschiff abhielt.

Am 18. August, 4 Uhr nachmittags, sichtete „Karlsruhe“ in 9° 54′ Nord und 55° 10′ West einen Dampfer auf Gegenkurs, der bereits auf große Entfernung die englische Flagge setzte. 4 Uhr 40 Minuten wurde das Prisenkommando, bestehend aus dem Torpedooffizier, Oberleutnant z. See Wilhelm Schroeder, Leutnant z. See d. R. Hentschel, je einem Signal- und Funkenmaat sowie einem Hilfsschreiber, übergeschifft, das das Schiff als englischen Dampfer „Bowes Castle“ (4650 Br. R. T.) der Firma Chambers & Co., Liverpool, mit Salpeter und Silbererz von Antofagasta in Chile nach Santa Lucia für Order bestimmt, feststellte. Das Schiff hatte Montevideo zum Kohlen angelaufen und war in der Nähe von Rio de Janeiro von dem englischen Kleinen Kreuzer „Glasgow“ angehalten und von der Kriegserklärung Englands an Deutschland unterrichtet worden. Obwohl die Ladung allem Anschein nach neutrales — amerikanisches — Gut war, wurde beschlossen, den ganz neuen, auf seiner ersten Fahrt begriffenen Dampfer zu zerstören, da durch seinen Ausfall dem Feinde ein bedeutender Schaden erwachsen mußte. Einem ungefähren Wert des Schiffes von 1,5 Millionen Mark stand der berechnete Wert der Ladung von 600 000 M. gegenüber. Ein Einbringen der Prise erschien nach der

ganzen Lage ausgeschlossen, ganz abgesehen davon, daß der Kreuzer knapp an Personal war und eine Prisenbesatzung daher keinesfalls abgeben konnte. Nach Anbordnahme der Papiere und Überschiffung der Besatzung von 36 Personen auf „Patagonia" wurde die Prise durch Öffnen der großen Seeventile unter gleichzeitiger Abnahme der Kondensatordeckel und durch Sprengung der Außenhaut im Kesselraum um 7 Uhr 35 Minuten versenkt.

Um 8 Uhr wurde der Marsch nach Maraca mit dem Begleitdampfer fortgesetzt. Um möglichst lange die starke Gegenströmung unter der Küste zu vermeiden, wurde in 300 Seemeilen Abstand von dieser gesteuert. Bei dem herabgehenden Kohlenbestand trat auch jetzt wieder der Mangel an Kohlentrimmern auf dem Kreuzer höchst unbequem in Erscheinung; es wurde daher die Einschiffung von sechs Mann der „Patagonia"-Besatzung bei der nächsten Kohlenergänzung angeordnet. Nach Ausführung von Gefechtsübungen am 19. wurde am 20. die Reinigung von vier Schiffskesseln in Angriff genommen. Im Anschluß hieran sollten weitere vier Kessel gereinigt werden, damit der Kreuzer in möglichst vollkommener Aktionsbereitschaft in das Operationsgebiet an der Ostküste Südamerikas eintreten könnte.

Am 21. August um 11 Uhr 30 Minuten vormittags ankerte „Karlsruhe" bei der Maraca-Insel vor der Mündung des Inferno-Kriek. Sofort nach dem Ankern wurde mit der Kohlenergänzung aus dem längsseit des Kreuzers genommenen Dampfer „Patagonia" begonnen. Sie mußte indessen kurz vor Hochwasserzeit abgebrochen werden, denn um 4 Uhr 30 Minuten nachmittags riß der zur Zeit des Neumondes besonders stark — 7 bis 8 Seemeilen — setzende Flutstrom mit seinen unberechenbaren Unterströmungen und Wirbelbildungen die Schiffe auseinander. „Karlsruhe" mußte für etwa 2½ Stunden Ankeraufgehen, da ihre Anker in dem aufgewühlten schlammigen Grunde nicht hielten, während „Patagonia" sicher vor ihren alten Admiralitätsankern lag. Dieser Vorgang wiederholte sich in den nächsten Tagen zweimal täglich vor Hochwasser. Daher konnten nur die Stunden mit geringer Stromstärke von 8 Uhr morgens bis gegen 5 Uhr abends zur Kohlenübernahme ausgenutzt werden. Am 21., 22. und 23. August wurden auf diese Weise bei einer stündlichen Leistung von 60 Tonnen im ganzen etwa 1300 Tonnen Kohlen einschließlich 130 Tonnen Deckslast übergenommen. Da der Ankerplatz fern von jedem Schiffsverkehr und von Telegraphenverbindungen lag, auch der Verkehr mit dem Festlande durch Fischerboote nur geringen Umfang hatte, so konnte damit gerechnet werden, daß die Kunde von dem dortigen Aufenthalt des Kreuzers nicht so bald zur Kenntnis des Gegners gelangen würde.

Nach Beendigung der Kohlenergänzung am 23. August ging „Karlsruhe" mit dem Begleitdampfer nach den São João-Inseln in See, wohin auch der Dampfer „Stadt Schleswig" bestellt war. Beim Auslaufen erwies sich der mit 8 Seemeilen setzende Strom als sehr hinderlich. Auf dem Marsch, der entlang der Dampferstraße führte und wiederum zu Gefechtsübungen ausgenutzt wurde, kamen Schiffe nicht in Sicht. „Patagonia" erhielt den Auftrag, folgendes Satztelegramm in offener (englischer) Sprache an die Funkenstation Para für die Etappe Rio de Janeiro abzugeben: „»Karlsruhe« Zone III." Die Station Para antwortete jedoch auf die wiederholten Anrufe nicht; die Abgabe des Telegramms unterblieb daher.

Am 25. August trafen die Schiffe gegen 5 Uhr nachmittags auf dem Ankerplatz bei den São João-Inseln ein, wo der am 14. von Curaçao mit 800 Tonnen Kohlen abgegangene Dampfer „Stadt Schleswig" schon am 24. geankert hatte. Gegen die Kohlenübernahme in Willemstad hatten der englische und französische Konsul zwar protestiert; jedoch hatte der Gouverneur ihren Einspruch abgewiesen, sofern sie nicht Beweise für ihre Behauptung erbringen könnten, daß die Kohle Konterbande sei. Von den Kohlen der „Stadt Schleswig" nahm in der Nacht vom 25. zum 26. August „Karlsruhe" 300 Tonnen, der Rest von 500 Tonnen wurde am Abend des 26. und in der Nacht vom 26. zum 27. auf „Patagonia" übergeschifft, die nunmehr 1200 Tonnen an Bord hatte. Auf dem Ankerplatz machte sich die Ozeandünung störend bemerkbar, die das Längsseitliegen der Schiffe ungünstig beeinflußte. Dagegen war der Ankergrund gut, der normale Tidenhub betrug nur 2,7 m, der Flutstrom wurde im Höchstbetrage zu 2,7 Seemeilen gemessen.

Der Dampfer „Stadt Schleswig" nahm am 27. die Besatzung der englischen Prise „Bowes Castle" an Bord mit der Anweisung, sie in San Luiz de Maranhão, jedoch nicht vor dem 2. September, zu landen.

Am 27. nachmittags wurde der Marsch nach dem Lavandeira-Riff angetreten, der wiederum ausgiebig zu Klarschiff- und Entfernungsmeßübungen ausgenutzt wurde. Bei dem Riff sollte vor dem Beginn der Kreuzerkriegführung an den Handelsstraßenknotenpunkten bei Fernando Noronha nochmalige Auffüllung der Kohlenbestände des Kreuzers erfolgen. In den Nächten vom 26. und 27. wurde Funkenverkehr der „Glasgow" mit der Station Kap São Thomé sowie mit einer anderen englischen Funkenstation in großer Entfernung beobachtet. Am 30. August wurde um 11 Uhr vormittags in der Nähe des Lavandeira-Riffs geankert und sofort die Kohlenergänzung aus „Patagonia" begonnen, aus der bis 7 Uhr 30 Minuten abends 350 Tonnen entnommen wurden. Im Laufe

des Tages wurde von „Patagonia" ein Funkspruch aufgefangen, der zwischen zwei deutschen Dampfern, davon der eine anscheinend „Corrientes"[1]) der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft, nach dem Handelsschiffsverkehrsbuch ausgetauscht wurde und lautete: „Englisches Kriegsschiff seewärts, anscheinend »Glasgow«, hat 5 Uhr 30 Minuten nachmittags Pernambuco passiert mit südlichem Kurse in etwa 15 Seemeilen Abstand." Diese Angaben deckten sich mit den Beobachtungen des Funkenverkehrs, die auf „Karlsruhe" angestellt wurden. Außer „Glasgow" wurde noch ein zweites englisches Kriegsschiff gehört.

Um 7 Uhr 30 Minuten abends lichtete „Karlsruhe" Anker, um mit „Patagonia" das in Aussicht genommene Operationsgebiet, und zwar zunächst den Ausrüstungsplatz bei Rocas-Riff anzusteuern.

4. Kreuzerkriegführung an der südamerikanischen Ostküste[2]).

Die wirtschaftliche und strategische Lage an der südamerikanischen Ostküste nach Kriegsausbruch.

Bei Kriegsausbruch hatte die in den südamerikanischen Häfen vorliegende Nachricht von dem Abgang der „Dresden" von St. Thomas, der „Karlsruhe" von Havana und der „Straßburg" von den Azoren bei der Ungewißheit der Reiseziele der deutschen Kreuzer eine tiefgehende Wirkung auf die Schiffahrt im Südatlantik hervorgerufen[3]). Diese wurde noch verschärft durch die Ankunft des Dampfers der Hamburg-Amerika-Linie „Blücher" (12 350 Br. R. T., 16 Seemeilen) in Pernambuco und des „Cap Trafalgar" (18 710 Br. R. T., 18 Seemeilen) der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Buenos Aires, da diese Dampfer für die Ausrüstung als Hilfskreuzer in Frage kommen konnten. Einige Tage lang drohte eine Panik die Zuführung der Nahrungsmitteltransporte von Neu-Seeland und dem La Plata nach Großbritannien zu unterbinden. Die Agenten der großen Schiffahrtslinien hatten Anweisung, ihre Schiffe in den Häfen zurückzuhalten, und eine völlige Stillegung des britischen Handels an der Ostküste Südamerikas schien bevorstehend. Daß diese nicht eintrat, war der schnellen Einführung der staatlichen Kriegsversicherung der britischen Schiffahrt und den umsichtigen Maßnahmen der britischen Gesandten und Konsuln an den südamerikanischen Hafenplätzen sowie des Kommandanten der „Glasgow" zuzuschreiben,

[1]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 373ff.

[2]) Hierzu Karte der Operationen, Anlage 4.

[3]) Die Ausführungen dieses Abschnittes gründen sich zum großen Teil auf die Darstellung von C. E. Fayle, Seaborne Trade, Vol. I, Kap. 9.

die bewirkten, daß die Handelsschiffsführer sich nach einigen Tagen entschlossen, wieder in See zu gehen. „Glasgow" lief bei Empfang der Kriegsnachricht von Rio de Janeiro aus, um den Handelsschiffen diese sowie die von der Admiralität angeordneten Vorsichtsmaßregeln zu übermitteln. Der britische Kommandant riet außerdem den heimreisenden Fahrzeugen, Pernambuco anzulaufen, um dort die neuesten Nachrichten und Weisungen einzuholen.

Die Ursache davon, daß die Schiffahrt an der Ostküste Südamerikas sich noch längere Zeit nach Kriegsausbruch nicht erholen konnte, lag zu einem Teil in der wirtschaftlichen Krisis, die in den Oststaaten ausgebrochen war. Schon vor Kriegsbeginn befand sich der Handel an der Ostküste in einem Zustande der Depression. In Brasilien hatte die Ausfuhr unter dem Preisrückgang des Gummis vom Jahre 1913 und dem zerrütteten Zustand des Kaffeemarktes stark gelitten; die Aussichten für die Kaffeeernte waren für 1914/15 schlecht. Infolge dieser Verhältnisse war die allgemeine wirtschaftliche und finanzielle Lage in Brasilien wenig zufriedenstellend. Auch in Argentinien war sie nicht viel besser. Hier war einem Höhepunkt wirtschaftlicher Blüte, wie er im Jahre 1910 erreicht wurde, eine Periode des Niederganges gefolgt, die 1912 begann und 1914 noch andauerte. So kam es, daß die Wirkungen des Kriegsausbruches auf wirtschaftlichem Gebiete in diesen Ländern außergewöhnlich schwer empfunden wurden. Die Lage bei Kriegsausbruch war in Brasilien ernst, in Argentinien dagegen kritisch, denn hier wurde sie durch die Verspätung der Haupternte noch verschärft. Der größere Teil des Weizenüberschusses war bereits verschifft, aber die Maisausfuhr, die schon im August in vollem Gange hätte sein sollen, war durch schwere Regengüsse verzögert worden, und die Verschiffung hatte kaum begonnen, als der Kriegsausbruch jeglicher Ausfuhr ein Ende machte. Die Fracht für Getreideverschiffung wird im voraus bezahlt, und hierbei waren deutsche Handelshäuser stark beteiligt. Da diese nun plötzlich von ihren Geldquellen abgeschnitten waren, die Geldgeber anderer Nationalitäten aber fast in gleichem Maße durch den Zusammenbruch der Börsen, die Schließung der Banken und die Verkündigung eines Moratoriums in Mitleidenschaft gezogen waren, so konnten die Verschiffer kein Geld für die Bezahlung der Frachtvorschüsse und des Arbeitslohnes erhalten. Daher hörten die Charterung von Schiffsraum und die Verladungen in den La-Plata-Häfen auf, und die Getreideausfuhr stockte völlig.

Dazu kamen sowohl in Brasilien wie in Argentinien Schwierigkeiten in der Kohlenbeschaffung. Durch die Unterbrechung der Kohlenzufuhr aus Großbritannien bei Kriegsausbruch entstand eine Kohlenknappheit, die

insbesondere in Brasilien den Betrieb der Eisenbahnen, der Küstenschiffahrt und der Fabriken in Frage stellte und die Preise für eine Auffüllung der Bunker ganz außerordentlich steigerte. In Brasilien und Argentinien wurde daher die Brennstoffmenge, die von den Dampfern an Bord genommen werden durfte, durch Verordnungen sehr stark eingeschränkt; sie reichte zeitweise nur dazu aus, um bis zum nächsten Anlaufhafen zu gelangen.

In der ersten Hälfte des August traten nach Kriegsausbruch keine kriegerischen Ereignisse in den südatlantischen Gewässern ein, die dort die Lage des Handelsverkehrs hätten weiter ungünstig beeinflussen können. Das Auftreten der „Dresden" vor dem Amazonenstrom[1]), das durch die Ankunft des freigelassenen britischen Dampfers „Hostilius" in Barbados am 11. August bekannt wurde, übte keine ungünstige Wirkung auf die Schiffahrt aus; vielmehr glaubte man in den Schiffahrtskreisen aus der Freilassung der Dampfer „Drumcliffe", „Lynton Grange" und „Hostilius" schließen zu dürfen, daß die deutschen Kreuzer ihre Prisen nicht versenken würden[2]). Auch das Anlaufen von Curaçao durch „Karlsruhe" am 12. August erzeugte keine stärkere Beunruhigung, da man Westindien und den Mittelatlantik als ihr Tätigkeitsgebiet ansah.

Obwohl die Mehrzahl der argentinischen Banken am 12. August ihren Betrieb wieder aufnahm, kamen die Verschiffungen noch nicht wieder in nennenswertem Umfange in Gang. Am 15. verbot der Kongreß die Ausfuhr von Weizen und Weizenmehl, um die heimische Ernährung sicher zu stellen. Diese Maßnahme hatte keine erhebliche Wirkung auf die Schiffahrt, da der Hauptteil des Ernteüberschusses bereits ausgeführt war. Dagegen waren von ausschlaggebender Bedeutung die schon erwähnten finanziellen Schwierigkeiten, die sich der Verschiffung der Maisernte entgegenstellten; obwohl sehr große Mengen Mais ausfuhrbereit waren, gelang es den Besitzern von Trampdampfern nicht, Frachten zu sichern, so daß über 400 000 Tonnen an Schiffsraum, der für die Verschiffung von Körnerfrüchten in Betracht kam, in den La Plata-Häfen still lagen.

In Brasilien wurde die Lage der Exporthandelsschiffahrt dadurch erschwert, daß die hauptsächlichsten Kaffee-Exportfirmen deutscher Nationalität waren. Große Mengen Kaffee waren klar zur Verschiffung nach Südafrika, den Vereinigten Staaten und nach anderen Märkten, indessen scheuten sich die britischen Schiffahrtsgesellschaften, Geschäfte abzuschließen, die als finanzielle Unterstützung des Feindes aufgefaßt werden konnten.

[1]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 372.

[2]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 373. Es sind an dieser Stelle der Vollständigkeit des Gesamtbildes halber einige Wiederholungen nicht zu umgehen.

Erst als die britischen Behörden im Hinblick darauf, daß es von größter Wichtigkeit war, den brasilianischen Handel in britischen Händen zu erhalten, entschieden, daß der Übernahme solcher Verschiffungen Bedenken nicht entgegenständen, trat hierin ein Wandel ein.

Im letzten Drittel des August traten zu diesen Störungen der Schiffahrt, die ihre Ursache in wirtschaftlichen Vorgängen hatten, auch solche, die durch die Operationen deutscher Kreuzer veranlaßt waren. Am 20. wurde in Rio de Janeiro die Versenkung des britischen Dampfers „Hyades" durch „Dresden" (15. August südlich Rocas Riff) bekannt[1]); 10 Tage später die Versenkung des „Holmwood" durch denselben Kreuzer (26. August auf der Breite von Rio Grande)[2]). Dazu kam die Nachricht von der Aufbringung der „Bowes Castle" durch „Karlsruhe", die sich nach dem Einlaufen des Dampfers „Stadt Schleswig" in San Luiz de Maranhão am 2. September[3]) verbreitete. Da außerdem Ende August Gerüchte über die Anwesenheit der deutschen Kreuzer „Gneisenau" und „Bremen" an der südamerikanischen Ostküste sich hartnäckig erhielten, so wurde die Handelsschiffahrt durch diese Ereignisse aufs stärkste beunruhigt und gestört. „Die Abfahrt der britischen Dampfer aus den La Plata-Häfen wurde eingestellt, und es zeigte sich die Neigung, den Schiffsverkehr völlig stillzulegen. Es gelang der Admiralität nur durch Ausübung eines starken Druckes auf die Reedereien und Kapitäne, einer Katastrophe vorzubeugen. Den Kapitänen wurde nahegelegt, die Häfen nachts zu verlassen und die regelmäßigen Handelsstraßen zu vermeiden[4])."

Die englische Gegenwirkung bemühte sich zu dieser Zeit vergeblich, an den im Süd- und Mittelatlantik operierenden deutschen Kreuzern Fühlung zu bekommen. Am 27. August, dem Tage, an dem „Karlsruhe" die São João-Inseln mit östlichem Kurse verlassen hatte, begann Admiral Cradock nach Rückkehr von der Nordatlantischen Station mit dem ihm Mitte August zugeteilten Flaggschiff „Good Hope" sowie mit „Berwick" und „Bristol", die er in Santa Lucia an sich gezogen hatte, die Gewässer an der Nordküste Brasiliens nach deutschen Kreuzern abzusuchen[5]).

Am 29. wurde er von seinem Kurse, auf dem er, ohne es zu wissen, der „Karlsruhe" folgte, durch die Nachricht abgelenkt, der als Hilfskreuzer bestimmte deutsche Dampfer „Cap Trafalgar", vielleicht auch „Dresden" steuerten die St. Paul-Rocks an. Er verließ mit dem Flaggschiff daraufhin

[1]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 375, 376.
[2]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 378, 379.
[3]) Siehe Seite 259.
[4]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 379.
[5]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 174ff.

die brasilianische Küste und lief am 2. September diese Inseln an, ohne ein Fahrzeug anzutreffen. „Berwick" und „Bristol" setzten die Suche ohne Erfolg fort; sie blieben westlich von Lavandeira-Riff.

Zur Unterstützung der „Glasgow" bei Ausübung des Handelsschutzes an der südamerikanischen Ostküste war am 22. August von der Kap Verde-Station der Panzerkreuzer „Monmouth" bei den Abrolhos-Rocks, dem ständigen Stützpunkt der britischen Streitkräfte in den brasilianischen Gewässern, eingetroffen. Am 23. waren beide Schiffe auf der Suche nach der „Dresden" nach Norden abgegangen. Am 27. rundeten sie das Kap San Roque[1]) und stießen bis etwa 25 Meilen nordwestlich des Lavandeira-Riffs vor — wohin „Karlsruhe" an diesem Tage von den São João-Inseln abgegangen war —, um am 28. Rocas Riff anzusteuern und nach Aufnahme des Hilfskreuzers „Otranto" von dort in breiter Formation nach Süden weiter zu suchen. Auch diesen Streitkräften entging „Karlsruhe", die am 30. das Lavandeira-Riff erreichte, während „Dresden" zu dieser Zeit schon südlich des La Plata stand, der Hilfskreuzer „Cap Trafalgar" noch bei der Insel Trinidada im Südatlantik ausrüstete und „Kronprinz Wilhelm" nach einem Vorstoß nach den Azoren auf dem Marsch nach Süden die Breite der Kap Verdeschen Inseln passiert hatte.

Kreuzerkriegführung vom 31. August bis zum 24. Oktober 1914[2]).

Am 31. August sichtete „Karlsruhe" auf dem Marsch nach der Felseninsel Rocas Riff um 10 Uhr 30 Minuten vormittags auf der für die Hilfsschiffe allgemein bestimmten Trefflinie nordwestlich Rocas zwei Dampfer an Steuerbord und Backbord 4 Strich. Sie wurden als die Schiffe „Asuncion" (4663 Br. R. T., 11 Seemeilen) der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Kapitän Fritsch, und „Crefeld" (3829 Br. R. T., 12—12,5 Seemeilen) des Norddeutschen Lloyd, Kapitän Vieth, festgestellt. Nach ihrer Meldung stand noch ein dritter Dampfer, „Rio Negro" (4556 Br. R. T., 11,5 Seemeilen) der erstgenannten Linie, Kapitän Tepfer, in der Nähe; da er nicht in Sicht kam, wurde er funkentelegraphisch gerufen und meldete darauf sofort seinen Standort. Die beiden ersten Dampfer folgten mit „Patagonia" im Kielwasser des Kreuzers. Um 4 Uhr nachmittags wurde etwa 50 Seemeilen nordwestlich von Rocas auf gleichem Kurse wie „Karlsruhe" zwei Strich an Steuerbord wiederum ein Dampfer gesichtet, der „Rio Negro" nach der Standortsmeldung dieses Schiffes nicht sein konnte. „Crefeld" und „Asuncion" wurden nunmehr nach Rocas ent-

[1]) Siehe Heft „Übersichtskarten" (Anlage 6), Karte 4.

[2]) Hierzu Sonderkarte, Anlage 5.

lassen, wohin auch „Rio Negro" durch Funkspruch befohlen wurde. „Karlsruhe" hielt mit „Patagonia" auf den gesichteten Dampfer zu, der erst sehr spät die englische Flagge heißte und sich als der Tramp „Strathroy" (4336 Br. R. T.) aus Glasgow, mit einer Kohlenladung von 5600 Tonnen von Norfolk (Virginia) angeblich nach Rio de Janeiro bestimmt, erwies; da wegen der herrschenden See und Dünung das Prisenkommando nicht übergesetzt werden konnte, erhielt „Strathroy" Befehl, die Flagge niederzuholen und dem Kreuzer zu folgen, der mit 7—9 Seemeilen Fahrt Rocas ansteuerte und dort am folgenden Morgen, den 1. September, gegen 8 Uhr eintraf. Bei der Insel lagen die drei dorthin befohlenen deutschen Dampfer bereits zu Anker. Da auch dicht unter Land See und Dünung zu hoch liefen, mußte von der geplanten Kohlenergänzung aus der Prise Abstand genommen werden. Den Tag über wurde daher mit Schiffsbooten Proviant von „Asuncion" übergenommen; ferner wurden die Prisenarbeiten erledigt. Bei einer Sitzung der deutschen Dampferkapitäne bei dem Kommandanten der „Karlsruhe" wurden folgende Einzelheiten über die eingetroffenen Hilfsdampfer bekannt:

„Asuncion" war am 4. August aus Santos mit 1200 Tonnen Kohlen, Proviant, darunter Frischproviant in größeren Mengen, Material (besonders Holz) und 40 000 Franken in Gold nach Rocas abgegangen. „Crefeld" war aus Rio de Janeiro mit 1000 Tonnen Kohlen, Proviant und 35 000 Franken in Gold über Trinidada nach Rocas entsandt. „Rio Negro" brachte aus Para 1100 Tonnen Kohlen, Proviant, Maschinenmaterial und 200 £ Gold.

Die Hilfsdampfer erstatteten außer einigen Kriegsnachrichten folgende für die Operationen wichtigen Mitteilungen:

1. Eigene Streitkräfte. Bei Trinidada hatte „Crefeld" in Funkspruchverbindung mit dem Kanonenboot „Eber"[1]) gestanden, das jedoch seine Hilfe abgelehnt hatte. Mehrere Dampfer, darunter „Steiermark"[1]), waren bei Trinidada beobachtet worden, desgleichen Funkspruchverkehr des „Corrientes" mit „Eber" und „Dresden". Über den Standort dieses Kreuzers war nichts bekannt.

2. Deutsche Handelsdampfer. „Ebernburg", Hansa-Linie, mit 3000 Tonnen Kohlen in Rio de Janeiro; „Rio Grande", Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, in Para; „Cap Trafalgar" der gleichen Linie in Buenos Aires, „Cap Vilano" in Pernambuco.

3. Feindliche Streitkräfte. „Glasgow" und „Monmouth" kreuzen an der Küste; „Glasgow" geht seit dem 28. August nach Süden.

[1]) Siehe auch Kreuzerkrieg, Band I, Seite 367.

„Rio Negro" brachte ferner Nachrichten aus Para über die Bereitstellung von Hilfsschiffen und eine Zusammenstellung aller von der dortigen Etappennebenstelle mit der Etappe in Rio de Janeiro gewechselten Telegramme, die unter anderem Nachrichtenwege nach der Heimat, Verhalten der brasilianischen Behörden gegenüber der Beförderung chiffrierter Telegramme und Bewegungen feindlicher Handelsschiffe betrafen. Bezüglich der Schwierigkeiten bei der Bereitstellung von Hilfsschiffen sei hier folgender Absatz des Briefes einer Vertrauensperson aus Para vom 8. August als von besonderem Interesse wiedergegeben:

„Ich habe im ganzen etwa 2500 Tonnen gute englische Kohle kaufen können, allerdings zu ungeheuerlichen Preisen; aber ein weiteres Zögern hätte nur dazu geführt, daß die Verkäufer noch mehr gefordert hätten oder daß die Kohlen an die Engländer gefallen wären, die den gleichen Preis boten. Ich hatte die Absicht, dem Dampfer, der einen eigenen Vorrat von 800 Tonnen hatte, außerdem 1800 Tonnen zu geben, doch setzten die Engländer — namentlich Booth & Co., die bis vor einigen Tagen noch die Agentur der deutschen Dampfer hielten, sich aber trotzdem weigerten, dem »Rio Negro« noch vor dem Ausbruch des Krieges Kohlen zu liefern, so viele Intrigen ins Werk, daß ich bei der Kohlenübernahme auf Schwierigkeiten mit den Zollbehörden und dem Hafenkapitän stieß und heute mit der Übernahme von weiteren Kohlen abbrechen mußte. Um keine Zeit zu verlieren, lasse ich den Dampfer mit dem Vorrat ausgehen, den er bis jetzt an Bord hat, d. h. etwa 1200 Tonnen außer dem eigenen Vorrat . . ."

Da eine Bekohlung der Hilfsschiffe aus „Strathroy" bei Rocas infolge der Wetterlage in den nächsten Tagen wahrscheinlich nicht möglich gewesen wäre, so wurden von Fregattenkapitän Köhler folgende Anordnungen getroffen: Der englische Dampfer sollte als Hilfsschiff Verwendung finden. Die englische Besatzung wurde mit Ausnahme eines Maschinisten, der vorläufig an Bord blieb, auf „Asuncion" übergeschifft, die chinesische Besatzung wurde an Bord der Prise belassen. Der Erste Offizier der „Crefeld", Kapitänleutnant d. R. Lubinus, wurde zum Kommandanten des neuen Hilfsschiffes ernannt. Er erhielt eine Bestallung und schriftliche Anweisung[1]) für die Durchführung seiner Aufgaben.

[1]) Befehl
für den Kapitänleutnant d. R. Lubinus
(bisher Erster Offizier des Dampfers „Crefeld"
des Norddeutschen Lloyd).

Rocas, den 1. September 1914.

1. Sie übernehmen heute das Kommando über den englischen Dampfer „Strathroy", der mit seiner als Konterbande (Kohlen für englische Kriegsschiffe) zu betrachtenden Ladung aufgebracht ist und als Hilfsschiff für die Kaiserliche Marine verwandt wird.

„Patagonia", die um 6 Uhr nachmittags mit „Strathroy" nach Lavandeira in See ging, erhielt den Auftrag, nach ihrer Bekohlung aus der Prise mit Briefen und Telegrammen für den Admiralstab und die Etappennebenstelle in Pernambuco diesen Hafen anzulaufen, dort Kohlen, Wasser und Proviant zu nehmen und danach einen Treffpunkt 20 Seemeilen rechtweisend Ost von Port Camamu anzusteuern, den sie nach Schätzung etwa am 8./9. September erreichen konnte[1]).

„Rio Negro" sollte am 3. September abends bei Lavandeira im Anschluß an „Patagonia" mit der Kohlenübernahme aus „Strathroy" beginnen und nach ihrer Beendigung die Trefflinie bei Rocas ansteuern, auf der sie die „Asuncion" abzulösen hatte. Dieses Schiff sollte dann ebenfalls aus „Strathroy" seine Vorräte ergänzen und zur Trefflinie bei Rocas zurückkehren.

---

2. Unter Ihrem Befehl steht ein militärisches Kommando, bestehend aus dem Leutnant d. R. Gundlach (Zweiter Offizier von „Asuncion"), dem Maschinisten Büchmann*) (Dritter Maschinist von „Asuncion"), 4 Mann von „Crefeld", 4 Matrosen und 3 Heizern von „Asuncion", 3 Matrosen von „Rio Negro", sämtlich Reservisten, die zum aktiven Dienst in der Marine herangezogen werden.

3. Der Dampfer soll als Kohlenschiff für die Kaiserliche Marine Verwendung finden. Sie begeben sich zu diesem Zweck nach dem Ankerplatz bei Lavandeira-Riff; die Führung bis dorthin wird Kapitänleutnant d. R. Koldewey, Kapitän des Dampfers „Patagonia", übernehmen, dessen Anweisungen zu folgen ich Sie ersuche. Sie geben dort Kohlen an die für S. M. S. „Karlsruhe" bereitgestellten Dampfer ab. Es kommen in erster Linie in Frage Dampfer „Patagonia", „Rio Negro" und „Asuncion". Nachdem diese Dampfer alle gekohlt haben, begeben Sie sich auf eine Trefflinie, die sich erstreckt von Melpoint-Feuer in Nordost rechtweisend 10 bis 20 Seemeilen Abstand.

4. Sollte der Dampfer in Gefahr kommen, vom Feinde aufgebracht zu werden, so ist er möglichst durch Versenken oder durch Aufstrandsetzen zu zerstören. Im letzteren Falle ist besonders die Maschine unbrauchbar zu machen.

5. Wenn alle Kohle aus dem Dampfer entnommen ist, so begeben Sie sich mit der gesamten Besatzung auf das zuletzt kohlende Schiff und zerstören den Dampfer durch Versenken an einer Stelle, die außerhalb fremden Hoheitsgebietes liegt (3 Seemeilen Abstand) und auf solcher Wassertiefe, daß keine Gefahr für die Schiffahrt entstehen kann.

gez. Köhler,
Fregattenkapitän und Kommandant
S. M. S. „Karlsruhe".

*) Maschinist Büchmann war als Kriegsfreiwilliger durch besondere Bestallung zum Hilfsmaschinisten des Hilfsschiffes der Kaiserlichen Marine „Strathroy" während der Dauer seines Kommandos auf diesem Schiffe ernannt.

[1]) „Patagonia" kam am 6. September in Pernambuco an und ging in der Nacht vom 12./13. September von dort wieder ab, sie wurde nach Buenos Aires ausklariert und später als Hilfsschiff für das Kreuzergeschwader bereitgestellt. Siehe auch Kreuzerkrieg, Band I, Seite 240.

„Karlsruhe" selbst lichtete am 1. September, 7 Uhr nachmittags, Anker, um mit „Crefeld", dem schnellsten der Hilfsschiffe, nördlich Fernando Noronha auf den von Südamerika nach Europa führenden Handelsstraßen (Pernambuco—St. Vincent, Pernambuco—Teneriffa, Kap Horn—Las Palmas) zu kreuzen; dieses entsprach dem Plan des Fregattenkapitäns Köhler, sich unter Ausnutzung aller Hilfsmittel der benachbarten Etappen möglichst lange in diesem für die Kreuzerkriegführung besonders günstigen Seegebiet zu halten, das in Friedenszeiten im Durchschnitt 16 britische Dampfer täglich durchquerten.

Am 3. September um 5 Uhr früh wurden die Lichter eines Dampfers gesichtet, der bei Tagesanbruch als der englische Dampfer „Maple Branch" (4338 Br. R. T.) festgestellt wurde. Er hatte am 20. August Liverpool mit 2000 Tonnen Stückgut und lebendem Vieh verlassen, um Valparaiso und andere Häfen der Westküste anzulaufen. Das Vieh — in der Hauptsache Schafe, Schweine, Geflügel — war für eine Ausstellung in Argentinien bestimmt. Zur Vornahme der Prisenarbeiten steuerte „Karlsruhe" etwa 30 Seemeilen nach Westen aus der Dampferfahrstraße heraus. Die Besatzung der Prise, im ganzen 42 Köpfe, zum größten Teil Chinesen, wurde auf „Crefeld" übergeschifft. Das Vieh wurde geschlachtet und auf Kreuzer und Hilfsschiff verteilt. Außerdem wurden der Ladung des Dampfers Gegenstände zur Auffüllung des Steuermanns-, Bootsmanns- und Zimmermannsinventars, ferner Schreibmaschinen, Seife und, zur Unterhaltung der Besatzung, einige Grammophone entnommen. Auf Anordnung des Kommandanten wurde aufs peinlichste darüber gewacht, daß alle von den Prisen an Bord des Kreuzers gebrachten Gegenstände ordnungsmäßig in die Inventarienverzeichnisse aufgenommen wurden. Nach Öffnen der Bodenventile und aller Verbindungstüren der Abteilungen und nach Abschrauben der Kondensatordeckel wurde „Maple Branch" um 5 Uhr nachmittags im Wellentunnel gesprengt. Während der Dampfer langsam vollief und das Achterschiff allmählich tiefer sank, ließ der Kommandant aus geringer Entfernung einige Schuß Artilleriemunition mit Kopf- und Innenzündung auf den Dampfer zur Belehrung der Mannschaft über die verschiedenartige Wirkung der Granatzündungen abgeben. Das Schiff sank um 6 Uhr 45 Minuten abends auf 1° 59′ Süd und 32° 47′ West, worauf „Karlsruhe" mit „Crefeld" nach ihrer Beobachtungsstellung etwa 120 Seemeilen nördlich von Fernando Noronha zurückfuhr.

Nachts wurde in dieser Zeit stets reger Funkspruchverkehr englischer Kreuzer und Hilfskreuzer beobachtet. In der Nacht vom 3./4. September schienen, wie das Kriegstagebuch besagt, nur zwei dieser Schiffe in größerer Nähe zu sein, vermutlich bei Fernando Noronha und Pernambuco. Ein

Kreuzer mit dem Anruf „ht" schien eine Sonderstellung einzunehmen, da alle Signale an ihn weitergegeben wurden. Auf „Karlsruhe" wurde angenommen, es handle sich um „Suffolk", das frühere Flaggschiff des Kontreadmirals Cradock, doch ist anzunehmen, daß es „Good Hope" war, auf der sich dieser Befehlshaber im August eingeschifft hatte, um die Leitung der Operationen im westlichen Teil des Mittel- und Südatlantik zu übernehmen. Die Vermutung bezüglich des Standortes der feindlichen Kreuzer[1]) war nicht unzutreffend, insofern „Good Hope" am 3. nachmittags auf der Rückfahrt von den St. Paul-Rocks[2]) sich bei Fernando Noronha aufhielt, um danach Pernambuco anzulaufen, während „Glasgow", die am 28. August mit „Monmouth" und „Otranto" von Rocas nach Süden[3]) gegangen war, zu dieser Zeit wohl bei Pernambuco oder südlich davon, bei den Abrolhos-Rocks, stehen mochte[3]). Auch der Panzerkreuzer „Cornwall"[4]), der von der Kap Verde-Station ohne Wissen des Admirals Cradock am 1. September gleichfalls nach den St. Paul-Rocks entsandt war, näherte sich am 3. nachmittags der Wartestellung der „Karlsruhe" nördlich Fernando Noronha auf etwa 120 Seemeilen.

Zu dem englischen Funkspruchverkehr in dieser Zeit äußert sich das Kriegstagebuch der „Karlsruhe" wie folgt:

„Wenn es auch sehr schwer ist, aus der Lautstärke der sendenden Stationen Schlüsse von einiger Genauigkeit auf ihre Entfernung und ihre Bewegungen zu ziehen, so ergibt das sorglose und dauernde Funken der englischen Kreuzer immerhin Anhaltspunkte für ihre ungefähre Stellung und damit unbeabsichtigt die Möglichkeit, ihnen auszuweichen. Hieraus geht anderseits die Wichtigkeit der Maßnahme hervor, die Benutzung der Funkentelegraphie auf das äußerste einzuschränken, wenn es darauf ankommt, den Aufenthalt und die Bewegungen des Schiffes zu verschleiern. Andere Mittel, wie die Verstellung des Tones, können nur bedingt wirksam sein, da unsere Telefunkensender sich von den englischen Marconi-Sendern[5]) zu sehr abheben und die sendende Station mit Sicherheit als deutsche kennzeichnen."

Am 4. September nachmittags wurde der Funkspruchverkehr des englischen Dampfers „Chemab" mit Fernando Noronha beobachtet, aus dem

[1]) Siehe Heft „Übersichtskarten" (Anlage 6), Karte 4.

[2]) Siehe Seite 263, 264.

[3]) Diese Division kam am 8. September bei der Verfolgung der „Dresden" in Montevideo an.

[4]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 175.

[5]) Aus diesem Grunde bauten sich verschiedene deutsche Kreuzer, z. B. „Dresden", „Leipzig", später auch „Karlsruhe", die Marconi-Station aufgebrachter englischer Dampfer ein.

hervorging, daß dieses Schiff auf dem Wege vom Kap der Guten Hoffnung nach Westindien in der Nacht vom 4./5. September Fernando Noronha passieren mußte. Von 4 Uhr nachmittags an wurde daher mit westlichem Kurse und 12 Seemeilen Fahrt auf den wahrscheinlichen Standort dieses Dampfers für den 5. September 8 Uhr vormittags zu gehalten. Indessen wurde der Dampfer nicht gesichtet.

Am 4. abends wurde ein Funkspruch des Hilfskreuzers „Kronprinz Wilhelm", der unter dem Namen „kti" des amerikanischen Öldampfers „Brilliant" funkte, an die Etappe in Rio de Janeiro aufgefangen; er bestellte in offenem Satztelegramm in englischer Sprache Kohlen und Maschinenmaterialien nach einem Treffpunkt bei Trinidada. Diesem Telegramm folgte am 5. früh ein weiteres mit einer Proviantbestellung nach dem gleichen Treffpunkt. Schon am Abend des 5. gingen die Antworten aus Rio ein. „Werde mich bemühen, 5. September »Ebernburg« und »Prussia«[1]) mit zusammen 4000 Tonnen Kohlen einschließlich Bunkervorrat, voller Ausrüstung und einem Telegraphisten abzusenden. Schwierigkeiten werden bereitet von der Regierung betreffend Kohlenausfuhr und Ausrüstung. Habe Pernambuco angewiesen, wichtige Nachrichten zu telegraphieren." Ferner meldete Rio: „Von Admiralstab der Marine: Englische Kreuzer patrouillieren auf der Linie St. George-Kanal, Sable Isl., Bermudas."

Am 5. abends wurde ein Funkspruch an den englischen Kreuzer „ht" („Good Hope") abgehört, demzufolge das deutsche Kanonenboot „Eber" unter der Handelsflagge in Bahia eingelaufen sei. Hieraus war zu schließen, daß „Eber"[2]) einen Hilfskreuzer im Südatlantik, vermutlich bei Trinidada, ausgerüstet hatte. Die Lautstärke des Funkspruchverkehrs von „ht" nahm zusehends ab, was dem südlichen Kurs der „Good Hope" (5. September an Pernambuco) entsprach. Der Panzerkreuzer „Cornwall" wurde zu dieser Zeit mit seinem internationalen Anruf von der französischen Landstation Dakar gerufen; daraus glaubte man auf „Karlsruhe" auf seinen Standort bei den Kap Verdeschen Inseln schließen zu sollen. Es wird sich indessen wahrscheinlich um die Übermittlung des Befehls der Admiralität an den nach dem Absuchen der St. Paul-Rocks auf der Rückfahrt nach der Kap Verde-Station befindlichen Panzerkreuzer gehandelt haben, zu den Streitkräften des Admirals Cradock an der südamerikanischen Küste zu treten. „Cornwall" passierte daraufhin am 8./9. September erneut das Operationsgebiet der „Karlsruhe" mit südwestlichem Kurs.

Am 5. nachmittags steuerte „Karlsruhe" den Standort des Hilfsschiffes

[1]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 374 ff.

[2]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 176 ff. und Seite 377.

„Asuncion" auf der Trefflinie nördlich Rocas an, um vor ihrer Abfahrt zur Kohlenergänzung bei Lavandeira festzustellen, ob dort etwa einer der nach dem Vertrag mit der Hamburg-Amerika-Linie von Nordamerika aus abzufertigenden Kohlendampfer inzwischen eingetroffen sei. War dies der Fall, so beabsichtigte Fregattenkapitän Köhler, diesen Dampfer oder „Rio Negro" für „Kronprinz Wilhelm" nach Trinidada zu entsenden. Andernfalls sollte „Rio Negro" auf der Trefflinie bei Rocas belassen werden, damit der von „Eber" ausgerüstete Hilfskreuzer oder „Dresden", von der bisher keine Nachricht vorlag, ihn ausnutzen könnte. „Asuncion", die um 5 Uhr nachmittags angetroffen wurde, meldete, daß der Hilfskreuzer „Kronprinz Wilhelm" am 3. September die Trefflinie aufgesucht und nach Übernahme von Proviant von dem Hilfsschiff die Weiterfahrt nach Süden angetreten habe. In einem Brief an Fregattenkapitän Köhler erstattete der Kommandant des Hilfskreuzers, Kapitänleutnant Thierfelder, Bericht über den bisher ergebnislosen Verlauf seiner Kreuzfahrt nach den Azoren und westlich der Kanarischen und Kap Verdeschen Inseln sowie über seine Absicht, nach Kohlenübernahme bei Trinidada zunächst wieder die Rocas-Trefflinie anzusteuern und danach unter Ausnutzung der Hilfsmittel der Etappe Las Palmas südwestlich der Kanarischen Inseln zu kreuzen, falls er keinen anderen Befehl vorfände. Eine wichtige Nachricht aus Berlin über das Bekanntwerden der Liste der Deckadressen des Admiralstabes und über die Einführung neuer Deckadressen konnte er an „Karlsruhe" weitergeben.

Die Nacht vom 5./6. sowie den 6. September über hielt sich „Karlsruhe" mit „Crefeld" und „Asuncion" auf der Trefflinie bei Rocas. „Asuncion" erhielt schriftliche Anweisung, erst am 7. September abends von der Trefflinie zur Bekohlung nach Lavandeira zu gehen und danach wieder auf die Linie zurückzukehren. Die „Strathroy"-Besatzung wurde von „Asuncion" auf „Crefeld" übergeschifft, um zu verhindern, daß der Kohlenplatz bei Lavandeira vorzeitig verraten würde. Auch „Crefeld" wurde auf der Trefflinie belassen mit dem Befehl, den Kreuzer nach etwa zwei Tagen 50 Seemeilen nordwestlich von Rocas zu erwarten. „Karlsruhe" nahm abends mit 14 Seemeilen Fahrt Kurs auf Lavandeira, wo zu dieser Zeit „Rio Negro" aus „Strathroy" kohlte.

Am 6. abends funkte die gleiche Station, die am 5. das Einlaufen des „Eber" in Bahia gemeldet hatte, an „ht" die Ankunft der „Patagonia" in Pernambuco. Die Landstation Olinda übermittelte an Fernando Noronha für „Kronprinz Wilhelm" („Brilliant" — „kti") einen wichtigen Funkspruch: „Kohlendampfer »Navarra« 4. September ab Pensacola nach Pernambuco für Order mit 4500 Tonnen Kohlen. Habe Verbindung mit »Dresden« über Punta Arenas." Hierdurch erhielt der Kommandant der

„Karlsruhe" zum erstenmal einen Anhalt betreffs des Verbleibs und der Absichten S. M. S. „Dresden".

Nachdem „Karlsruhe" am 7. von 5 bis 7 Uhr morgens beim Ansteuern des Kohlenplatzes einem Dampfer nach See zu ausgewichen war, um den Stützpunkt keinesfalls bekannt werden zu lassen, erreichte sie um 11 Uhr vormittags den Ankerplatz bei Lavandeira, wo sie von 11 Uhr 30 Minuten bis zum 8. September 8 Uhr vormittags 850 Tonnen Kohle aus „Strathroy" übernahm. Eine halbe Stunde nach Beendigung der Bekohlung trat der Kreuzer mit „Rio Negro" den Rückmarsch nach Rocas an, während gleichzeitig „Asuncion" bei „Strathroy" eintraf. Der Kohlendampfer erhielt Befehl, nach Auffüllung der „Asuncion" eine Wartestellung 10 Seemeilen Nordnordost rechtweisend vom Leuchtturm São João einzunehmen und dort weiterer Befehle gewärtig zu sein.

Von Wichtigkeit war in der Nacht vom 8./9. September der Funkspruchverkehr der Station Fernando Noronha, die eine Anzahl aus Rio über Pernambuco kommender Nachrichten für „Kronprinz Wilhelm" übermittelte. Da der Hilfskreuzer auf den Anruf („Brilliant" — „kti") sich nicht meldete, so antwortete „Karlsruhe" für ihn. Die Etappe in New York teilte mit, daß die Lage auf dem Landkriegsschauplatz sehr günstig sei und daß die deutschen Truppen vor Paris ständen, ferner, daß im August neun Kohlenschiffe mit 25 000 Tonnen Kohle abgesandt seien. Die Etappe Rio erstattete Meldung über den Abgang der Dampfer „Ebernburg" und „Prussia" mit 3000 Tonnen Kohle und voller Ausrüstung sowie über Auslaufen feindlicher Handelsschiffe aus verschiedenen Häfen der Ostküste. Die Nachrichten über den Feind ergaben, daß „Bristol" Anfang des Monats von Westindien nach Süden gegangen sei und Maranhão und Para angelaufen habe, während „Glasgow" weiter südlich stand. Vermutet wurde aus der Beobachtung des Funkspruchverkehrs auch die Anwesenheit der Panzerkreuzer „Suffolk", „Lancaster" und „Berwick" an der südamerikanischen Ostküste, was den Tatsachen jedoch nicht entsprach. Telegramme gleichen Inhalts wie die vorstehenden funkte auch „Patagonia" aus Pernambuco an „Karlsruhe". Sie meldete außerdem, daß „Eber" bei Trinidada den Dampfer „Cap Trafalgar" als Hilfskreuzer armiert habe. Ihre Anfrage an „Karlsruhe", ob ihr Auslaufen nach dem befohlenen Treffpunkt bei Port Camamu gegenwärtig unbedingt notwendig sei — ein englischer Kreuzer sei in Sicht, die Übernahme von Öl und Proviant in Pernambuco sei unmöglich —, wurde dahin beantwortet, daß das Verlassen des Hafens ihrem Ermessen anheimgestellt würde; Meldung über ihr Auslaufen sollte sie an „Karlsruhe" unter der Deckadresse des Dampfers „Cap Ortegal" erstatten. Wie aus dem Funkspruchverkehr der Stationen Fernando

Noronha und Olinda entnommen werden konnte, war erstere auf die Deckadresse „kti" des „Kronprinz Wilhelm" aufmerksam geworden, wahrscheinlich auf Grund der Tatsache, daß „Patagonia" die gleichen Telegramme an „Karlsruhe" abgegeben hatte, wie kurze Zeit vorher Olinda und Fernando Noronha an „kti" („Brilliant" — „Kronprinz Wilhelm").

In der Nacht vom 8. zum 9. September, während „Karlsruhe" die Trefflinie bei Rocas ansteuerte, wurde der Funkspruchname „hg", hinter dem der englische Kleine Kreuzer „Bristol" vermutet wurde, sehr laut gehört. Erst in der nächsten Nacht nahm die Lautstärke dieses Gebers allmählich ab. In der Tat passierte „Bristol", von São João kommend, am 9. nachmittags Lavandeira auf etwa 25 Seemeilen mit östlichem Kurs, um dann bei Kap San Roque vorbei nach Süden zu dampfen. An dem gleichen Tage durchsteuerte der Panzerkreuzer „Cornwall" die Enge zwischen Rocas und Fernando Noronha mit südlichem Kurs, während der Hilfskreuzer „Macedonia" diese schon am 7. September passiert hatte und der Hilfskreuzer „Carmania", von Nordwesten kommend, am 10. mittags 40 Seemeilen östlich des Kaps San Roque nach Süden ging, um zu dem Verbande des Kontreadmirals Cradock zu treten[1]).

Am 9. September 10 Uhr vormittags erreichte „Karlsruhe" die Trefflinie bei Rocas, ohne den Dampfer „Crefeld" auf der vereinbarten Wartestellung vorzufinden. Mit Rücksicht auf die offenbare Annäherung des Funkspruchgebers „hg" setzte sie den Marsch nach Norden fort, um etwa 150 Seemeilen nördlich von Fernando Noronha auf den Hauptverkehrsstraßen zu kreuzen. „Crefeld" meldete sich funkentelegraphisch erst am 10. früh und erhielt einen Treffpunkt zugewiesen; zu „Karlsruhe" stieß sie erst am 11. September bei Hellwerden etwa 250 Seemeilen Nordnordost von Fernando Noronha. Diesen Punkt hatte der Kreuzer am 11. früh erreicht, nachdem er am 10. mit „Rio Negro" auf nördlichem Kurs in breiter Formation — das Hilfsschiff 10 Seemeilen nach Osten herausgesetzt — den Dampfer „Highland Corrie" gesucht hatte, der nach Beobachtungen des Funkspruchverkehrs zu dieser Zeit von Norden her zu erwarten war. Der Dampfer kam jedoch weder am 10. noch am 11. früh in Sicht. Vom 11. bis 13. September wurde mit geringer Fahrt südöstlicher Kurs in einer Aufklärungslinie gesteuert, in der „Crefeld" und „Rio Negro" je 7 bis 10 Seemeilen querab des Kreuzers standen. Die Hilfsschiffe hatten Befehl, Dampfer durch Flaggensignal — drei beliebige Flaggen untereinander —, Kriegsschiffe durch Funkspruch zu melden. Abends schlossen sie an den Kreuzer heran, der die Nacht über mit ihnen

[1]) Siehe Heft „Übersichtskarten" (Anlage 6), Karte 5.

gestoppt liegen blieb. Am 13. gegen Mittag heißte „Rio Negro", nachdem er bereits eine Zeitlang auf „Karlsruhe" zugehalten hatte, das verabredete Signal „Dampfer in Sicht!". Nach kurzer Zeit hatte er indessen den Dampfer aus Sicht verloren, ohne seinen Kurs angeben zu können. Nach einstündiger Jagd auf nordöstlichem Kurs, der von Fregattenkapitän Köhler als der wahrscheinlichste gewählt wurde, mußte der Versuch, an dem Dampfer Fühlung zu bekommen, aufgegeben werden.

Der Funkspruchverkehr dieser Tage ergab einigen Anhalt über die Verteilung feindlicher Streitkräfte: Anrufe der Landstation Rufisque (Senegambien) an „Cornwall", „Carnarvon" und „Europa" führten zu der Annahme, daß diese Kreuzer sich auf der Kap Verde-Station[1]) befänden.

Am 12. und 13. funkte Fernando Noronha an „Kronprinz Wilhelm" („kti"), an dessen Stelle sich wiederum „Karlsruhe" meldete, zwei wichtige Telegramme des Admiralstabes: „Für »Kronprinz Wilhelm« und »Cap Trafalgar«: Suchen Sie Verbindung mit »Karlsruhe« zu bekommen und Folgendes weiterzugeben an »Karlsruhe«: Es empfiehlt sich, zusammen zu operieren mit »Kronprinz Wilhelm« und »Cap Trafalgar«. Nach Meldung von Punta Arenas geht »Dresden« nach Südamerika Westküste. Nach Meldung aus Valparaiso ist »Leipzig« auf dem Wege nach den Galapagos-Inseln." Die Anregung des Admiralstabes zu gemeinsamem Operieren der Kreuzer im Atlantischen Ozean zwecks Handelskriegführung gründete sich auf die inzwischen in Berlin eingegangenen Nachrichten über starke Bewachung der Hauptverkehrsstraßen und Bekanntwerden der vorgesehenen Trefflinien, die ihm erfolgreiche Kreuzerkriegführung durch einzelne Schiffe nicht mehr ratsam erscheinen ließen. Die Erwägungen, die der Admiralstab in dieser Richtung im September 1914 anstellte, verdichteten sich zu dem Schreiben an die amerikanischen Etappen vom 29. September 1914[2]), das auf Grund der Entwicklung der Lage im Atlantischen Ozean den Durchbruch der einzelnen Kreuzergruppen nach den heimischen Gewässern vorsah und seine Fortsetzung in dem Schreiben vom 10. Oktober 1914[2]) an das Kreuzergeschwader betreffend den Durchbruch dieses Verbandes nach der Nordsee fand. — Welche Aussichten für eine erfolgreiche Kreuzerkriegführung sich einem energisch und geschickt geführten einzelnen Kreuzer im Südwestatlantik auch noch im September/Oktober 1914

[1]) „Cornwall", bisher zu dieser Station gehörig, hatte in Wirklichkeit am 9. Fernando Noronha nach Süden passiert; „Carnarvon" war Flaggschiff des Kontreadmirals Stoddart auf der Kap Verde-Station; „Europa" gehörte zur Kap Finisterre-Station (siehe Kreuzerkrieg, Band I, Anlage 5, Tabelle II).

[2]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 234 ff.

boten — das mit voller Deutlichkeit darzutun, sollte S. M. S. „Karlsruhe“ in der Folgezeit beschieden sein.

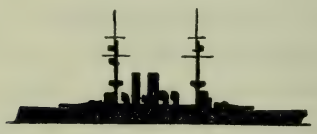
Am 14. September 3 Uhr 30 Minuten morgens wurden auf „Karlsruhe“ die Lichter eines Dampfers gesichtet, an dem der Kreuzer sofort Fühlung nahm. Bei Hellwerden um 5 Uhr 30 Minuten früh hielt dieser auf das gesichtete Schiff zu, das die englische Flagge setzte, seinen Kurs aber zunächst mit unverminderter Fahrt weitersteuerte und daher durch einen blinden Schuß zum Stoppen gebracht wurde. Es handelte sich um den Dampfer „Highland Hope“ (5150 Br. R. T.) der Nelson Line, der am 31. August von Liverpool nach Argentinien abgegangen war, um dort Gefrierfleisch zu laden. Seine Vorräte an Kohlen — bei der Aufbringung 1600 Tonnen — und Proviant waren so reichlich bemessen, daß er die Heimreise ohne ihre Ergänzung in Argentinien hätte antreten können, um die Einfuhr des Fleisches nach England nach Möglichkeit zu beschleunigen. Von der Prise wurde vor allem die Marconi-Funkspruchstation an Bord genommen, um sie zur Täuschung des Gegners auszunutzen[1]). Während der Durchführung der Prisenarbeiten und der Überschiffung der englischen Besatzung auf „Crefeld“ kam gegen 10 Uhr vormittags ein zweiter Dampfer mit südlichem Kurse in Sicht, der nach dem schon vorher beobachteten Funkspruchverkehr sehr bald als spanischer Postdampfer „Reina Victoria Elena“ der Compañia Maritima in Barcelona ausgemacht wurde. Er passierte mit gesetzter Postflagge etwa 6 Seemeilen (11 Kilometer) von „Karlsruhe“, deren Kommandant es für angebracht hielt, ihn nicht anzuhalten, da der Charakter des Schiffes klar zutage lag und eine Annäherung an den neutralen Dampfer nur dahin wirken konnte, den Schauplatz der Tätigkeit des deutschen Kreuzers bekanntwerden zu lassen. Die wiederholte funkentelegraphische Anfrage des Postdampfers nach dem Namen der „Karlsruhe“ wurde von dieser schließlich durch den mit geringster Intensität abgegebenen Funkspruch beantwortet: „convoy british ships“. Dieser Funkspruch wurde von einer englischen Kriegschiffstation „cm“ aufgenommen, die sich dann sofort nach dem Konvoi erkundigte. Bei Aufforderung zur Nennung des eigenen Namens erwiderte diese: „british ship ...“, der Namen absichtlich undeutlich gebend, erhielt aber daraufhin den Standort des spanischen Postdampfers. Da Fregattenkapitän Köhler nunmehr annehmen mußte, daß „cm“ den Ort der Aufbringung der „Highland Hope“ aufsuchen würde, wurden die Prisenarbeiten beschleunigt, so daß der englische Dampfer um 11 Uhr 45 Minuten mittags gesprengt werden konnte. „Karlsruhe“ nahm dann unverzüglich mit „Crefeld“ und „Rio Negro“

[1]) Siehe Seite 269, Fußnote [5]).

westlichen Kurs auf, um sich der Entdeckung durch den Engländer zu entziehen. —

Das britische Kriegsschiff „cm", das sich nach dem Konvoi erkundigt hatte, war das Linienschiff „Canopus", das auf der Fahrt von der Kap Verde-Station[1]) zur Verstärkung des Geschwaders des Admirals Cradock am 14. um 11 Uhr 45 Minuten mittags auf südsüdwestlichem Kurs nicht mehr als 25 Seemeilen ostnordöstlich der Versenkungsstelle von „Highland Hope" stand, ohne indessen — nach Corbett, Naval Operations, Volume I., Kartenbeilage 12 — den von dem spanischen Postdampfer mitgeteilten Standort des angeblichen Konvois nach feindlichen Streitkräften abzusuchen[2]).

Bis zum 15. September morgens steuerte „Karlsruhe" mit „Crefeld" und „Rio Negro" bei geringer Fahrt westlichen, danach bis zum 16. mittags westsüdwestlichen Kurs, um in das Seegebiet zu gelangen, das von den von Südamerika nach Westindien und Nordamerika führenden Verkehrsstraßen durchquert wird. Am 15. um 10 Uhr vormittags wurde auf nördlichem Kurs das norwegische Vollschiff „Sörfareren" angehalten, das mit einer Chromladung für eine Nürnberger Firma von Neu-Kaledonien nach Gothenburg unterwegs war. Es war vom 9. bis 12. September in Pernambuco gewesen und hatte dort die deutschen Schiffe „Gudrun", „Holger", „Corrientes", „Blücher", „Santos", „Sierra Nevada" und „Patagonia" gesehen. „Holger" und „Corrientes" hatten auf Reede gelegen, woraus auf „Karlsruhe" geschlossen wurde, daß diese beiden für die Aufrechterhaltung der Funkspruchverbindung mit Pernambuco in Frage kämen. Vor der Hafeneinfahrt hatte ein englischer Kreuzer mit vier Schornsteinen („Bristol") patrouilliert. Zeitungen, die der Segler aus Pernambuco mitgebracht hatte, enthielten die Fahrpläne englischer Dampfschiffahrts-Gesellschaften, unter anderen die der Royal Mail Steam Packet Co., nach denen in der nächsten Zeit folgende Dampfer bei Fernando Noronha zu erwarten waren:



Engl. Linienschiff „Canopus" (1897)

Länge	118,9 m
Wasserverdrängung	13 160 t
Geschwindigkeit	18—19 sm
Armierung	4-30,5 cm; 12-15,2 cm; 10-7,6 cm; 4 Tpd. R.
Besatzung	750

1. Von Europa in Pernambuco eintreffend: am 24. September „Arlanza", am 8. Oktober „Andes";

[1]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 176.
[2]) Siehe Karte, Anlage 5.

2. von Pernambuco nach Europa abgehend: am 20. September armierter Dampfer „Amazon“, am 27. „Araguaya“, am 4. Oktober „Alcantara“.

Der norwegische Segler wurde um 11 Uhr entlassen, mit frischem Fleisch und Kartoffeln reichlich beschenkt. Von der Anhaltung einer Dreimastbark, wahrscheinlich auch norwegischer Nationalität, die am Nachmittag in Sicht kam, wurde abgesehen, da jede Begegnung mit Neutralen unerwünscht war.

In der Nacht vom 14. zum 15. September wurde folgender Funkspruch von „Patagonia“ an „Crefeld“ abgenommen: „In See gegangen nach Rio de Janeiro, Standort 13° Süd, 33° West, Kurs Süd.“ Der Standort lag 350 Seemeilen östlich von dem befohlenen Treffpunkt bei Camamu, so daß angenommen werden mußte, der Dampfer könne den ihm gewordenen Auftrag aus irgendwelchen Gründen nicht ausführen. — Der englische Funkspruchverkehr blieb im allgemeinen unverändert; am nächsten schien nach der Lautstärke „hg“, vermutlich der Kreuzer vor Pernambuco („Bristol“), zu stehen.

Am 16. wurde in einer Aufklärungslinie mit 8 Seemeilen Abstand quer zu den Verkehrsstraßen gedampft, abends gesammelt und gestoppt. Am 17. mittags kam ein Fahrzeug in Sicht, das als der neue englische Kohlendampfer „Indrani“ (5706 Br.R.T.), mit 6700 Tonnen Pocahontas-Kohle von Norfolk (Virginia) nach Rio bestimmt, festgestellt und nachmittags in 3° Süd und 35° 40′ West aufgebracht wurde. Da die Prise 12 Seemeilen laufen konnte und mit Funkentelegraphie ausgerüstet war, wurde sie als Hilfsschiff eingestellt. Der englische Teil der Besatzung wurde auf „Crefeld“ übergeschifft, dagegen wurden 48 als Matrosen und Heizer auf „Indrani“ befindliche Chinesen an Bord behalten. Der Erste Offizier des „Rio Negro“, Jalaes, wurde zum Kapitän des Kohlendampfers ernannt, ein militärisches Kommando, bestehend aus zwei technischen Unteroffizieren und vier Matrosen unter Führung des Leutnants z. See d. R. Hentschel, wurde ihm zugeteilt. Die auf der Prise vorgefundenen nordamerikanischen Zeitungen meldeten unter anderem umfassende Maßnahmen der englischen Admiralität zur Vernichtung der „Karlsruhe“.

Da der Hilfskreuzer „Kronprinz Wilhelm“ um diese Zeit bei Rocas erwartet werden konnte, so wurden „Crefeld“ und „Rio Negro“, dieser mit Proviant für den Hilfskreuzer, unter Führung des Kapitäns der „Crefeld“ auf der Trefflinie bei Rocas belassen. Beide Dampfer erhielten schriftliche Anweisung einschließlich eines Merkblattes für den Funkentelegraphiedienst an Bord der Hilfsschiffe. Der Kapitän der „Crefeld“ wurde angewiesen, die Fremden an Bord seines Schiffes nochmals darauf aufmerksam zu machen,

„daß sie sich bei Widerstand der Gefahr aussetzten, ohne weiteres erschossen zu werden, und daß der Kreuzer jederzeit zur Unterstützung herbeikommen könne, daß aber auch »Rio Negro« in der Lage sei einzuschreiten". „Rio Negro" erhielt Befehl, „»Crefeld« nach Möglichkeit zu unterstützen und an »Karlsruhe« sofort Funkspruchmeldung mit Standort zu geben, falls »Crefeld« Schwierigkeiten mit den Fremden habe. Für „Indrani", der ebenfalls auf der Trefflinie belassen wurde, erließ der Kommandant der „Karlsruhe" einen ausführlichen Segelbefehl, der das Verhalten des Dampfers bei Erscheinen feindlicher Kriegsschiffe und bei Durchsuchung durch solche, Erkennungszeichen zwischen deutschen Kriegsschiffen und Kohlendampfern, Benutzung der Funkentelegraphie, Geheimhaltung des Zwecks und Ziels der Fahrt, Behandlung der geheimen Schriftstücke, Chiffriermittel und Karten beim Zusammentreffen mit dem Gegner, Funkspruchnotsignale für diesen Fall und Maßnahmen zur Versenkung oder Zerstörung des Schiffes behandelte. Für die Kommandanten des Hilfskreuzers „Kronprinz Wilhelm" und „Cap Trafalgar" wurden auf „Rio Negro" ausführliche Briefe hinterlassen, in denen die bisherigen Erfolge, die weiteren Absichten sowie alle bisher eingegangenen Nachrichten über feindliche Streitkräfte, feindliche Handelsschiffahrt, eigene Kohlenversorgung, Verkehr mit den Etappen und Verlauf des Krieges in der Heimat niedergelegt wurden.

Am 17. September um 6 Uhr nachmittags traf „Karlsruhe" auf einem durch Funkspruch verabredeten Treffpunkt in 3° Süd und 34° 30′ West mit dem Dampfer „Asuncion" zusammen, der nach Übernahme von 1500 Tonnen Kohlen aus „Strathroy" von Lavandeira zurückgekehrt war; die beiden Schiffe traten abends gemeinsam die Fahrt nach Lavandeira an.

Da Fregattenkapitän Köhler mit der Anwesenheit der Hilfskreuzer „Kronprinz Wilhelm" und „Cap Trafalgar" in den südamerikanischen Gewässern rechnete, so versuchte er, beiden funkentelegraphisch eine Richtlinie für die Wahl der Operationsgebiete zu übermitteln in der Überzeugung, daß ein enges örtliches Zusammenwirken nur zur Störung der Operationen des Einzelschiffes und zur Erschwerung der Kohlenversorgung führen würde. Der chiffrierte Funkspruch lautete: „An Etappe Rio. Weitergeben an »Kronprinz Wilhelm« und »Cap Trafalgar«. Es empfiehlt sich zu operieren »Kronprinz Wilhelm« nördlich von Kap Verde und Zone I[1]), »Cap Trafalgar« Südamerika-Ostküste, »Karlsruhe« nördlich von Rocas. Nachrichten senden an »Karlsruhe« unter der Deckadresse Dampfer »Crefeld« über Fernando Noronha und Dampfer »Corrientes« Pernambuco. »Corrientes« soll um 2 Uhr morgens funken, ohne Meldung abzuwarten. Telegramme numerieren. Admiralstab der Marine benach-

[1]) Westlicher Teil des Nordatlantik; siehe Kreuzerkrieg, Band I, Anlage 3.

richtigen." Es wurde am 17. morgens versucht, dies Chiffretelegramm an die Station Fernando Noronha unter dem Decknamen des Dampfers „Crefeld" abzugeben. Als Fernando Noronha indessen die Annahme des Funkspruchs verweigerte, da Rio de Janeiro sich im Belagerungszustand befände und keine Chiffretelegramme dorthin angenommen werden dürften, so wurde der Funkspruch nunmehr an die Etappennebenstelle in Pernambuco adressiert. Auch nach dieser Abänderung der Adresse lehnte Fernando Noronha die Annahme ab mit den Worten: „Ne pouvons accepter des télégrammes en code ou chiffrés des bateaux appartenant aux pays belligérants"[1]). Der wichtige Funkspruch konnte daher erst am 28. September an den Dampfer „Holger" in Pernambuco abgegeben werden; mit „Corrientes" konnte dagegen keine Verbindung hergestellt werden.

Am 18. September 9 Uhr 30 Minuten vormittags traf „Karlsruhe" mit „Asuncion" bei Lavandeira ein, um sofort mit der Kohlenergänzung aus diesem Dampfer zu beginnen. Nach Übernahme von 870 Tonnen, die am 19. früh durchgeführt war — es befanden sich danach 1400 Tonnen Kohle an Bord des Kreuzers —, trat dieser um 5 Uhr nachmittags den Rückmarsch nach der Trefflinie an. „Asuncion" erhielt Befehl, den Kohlendampfer „Strathroy" bei den São João-Inseln aufzusuchen, ihn nach Möglichkeit leer zu kohlen und ihn nach Übernahme der Besatzung auf tiefem Wasser zu versenken. Von der Besatzung waren Kapitänleutnant d. R. Lubinus auf „Crefeld", das militärische Kommando[2]) auf „Indrani", die Chinesen auf „Asuncion" einzuschiffen.

Am 20. 9 Uhr vormittags wurde zunächst „Indrani" auf der Trefflinie angetroffen, bald danach kamen auf ihrem Standort 75 Seemeilen nordwestlich von Rocas auch „Crefeld" und „Rio Negro" in Sicht. Während „Indrani" auf der Trefflinie verblieb, trat „Karlsruhe" mit den beiden deutschen Hilfsschiffen den Marsch nach dem Seegebiet 120 Seemeilen nördlich Fernando Noronha an, um auf der Dampferstraße Südamerika—Kap Verdesche Inseln den Dampfer „Amazon"[2]) zu erwarten, der auf der Fahrt von Pernambuco nach Europa am 21. Fernando Noronha mit nördlichem Kurs passieren mußte. „Rio Negro" meldete während der Fahrt einen Funkspruch des Dampfers „Holger" aus Pernambuco: „Englisches Kriegsschiff »Canopus« am 18. September vormittags aus Pernambuco ausgelaufen nach Osten". „Holger" hatte diesen Funkspruch um

[1]) „Wir können keine Code- oder Chiffretelegramme der kriegführenden Mächte annehmen."

[2]) Siehe Seite 267.

[3]) Siehe Seite 277.

2 Uhr vormittags ohne Aufforderung abgegeben; es konnte daher angenommen werden, daß dieser Dampfer oder „Corrientes" den am 17. September an die Station Fernando Noronha gerichteten chiffrierten Funkspruch abgehört hatte, in dem „Corrientes" aufgefordert worden war, stets um 2 Uhr morgens Telegramme abzugeben, ohne eine Meldung oder Bestätigung des Kreuzers abzuwarten.

Am 21. und 22. September wurden nicht weniger als fünf Dampfer angehalten. Am 21. um 9 Uhr vormittags wurde der holländische Dampfer „Maria" (2863 Br. R. T.) der Holland Gulf Stoomvart Maatschappij gesichtet, der in Charter einer Londoner Firma mit 6000 Tonnen Weizen von Portland (Oregon) nach Belfast und Dublin für Order unterwegs war. Er hatte am 1. September Punta Arenas angelaufen und hier die Anweisung bekommen, die Ladung unter allen Umständen weiterzufahren. Da der Tatbestand die Aufbringung des neutralen Dampfers rechtfertigte[1]), so wurde die aus Holländern und acht Engländern bestehende Besatzung auf „Crefeld" übergeschifft und der Befehl zum Versenken erteilt. Durch die Besatzung wurde bekannt, daß „Maria" in der Nacht vom 18./19. September von „Canopus" angehalten und daß „Glasgow" mit großer Kohlenzuladung aus Rio ausgelaufen sei, angeblich um „Kronprinz Wilhelm" zu jagen. Während der Vorbereitungen zur Versenkung kam im Westen ein zweiter Dampfer mit südlichem Kurs in Sicht, der von „Karlsruhe" und „Rio Negro" gejagt wurde, während „Crefeld" die Sorge für die Sprengung der „Maria" und die Anbordnahme des Prisenkommandos anvertraut wurde.

[1]) Die Weizenladung der „Maria", eines neutralen Schiffes, war bedingte Bannware. Ausschlaggebend war die Bestimmung der Ladung, Belfast und Dublin. Vor dem Prisengericht in Hamburg wurde der Standpunkt vertreten, daß Belfast als Operations- und Ausrüstungsstützpunkt für die britischen Seestreitkräfte diene und daß Belfast als erster Ausladehafen für die Bestimmung der ganzen Ladung ausschlaggebend sei, obwohl ein Teil der Ladung in Dublin gelöscht werden sollte. Auf die Berufung der Besitzer hin legte das Ober-Prisengericht seinem Urteil vom 5. Oktober 1915 eine inzwischen ergangene Entscheidung des Chefs des Admiralstabes zugrunde, nach der auch Dublin von Kriegsbeginn an britischen Streitkräften als Stützpunkt gedient habe. Die Ladung war „für Order" bezeichnet, und obwohl sie vor Kriegsbeginn an einen britischen Importeur verkauft war, der den Weizen für die Versorgung gewisser Müller, seiner regelmäßigen Kunden, verwenden zu wollen angab, konnte das Ober-Prisengericht dies doch nicht als einen schlüssigen Beweis für die endgültige Bestimmung der Ladung anerkennen. Es wies vielmehr darauf hin, daß es der britischen Regierung möglich gewesen wäre, den Weizen zu erwerben, da der Käufer nicht gleichzeitig der Verbraucher wäre und da er nicht die endgültige Bestimmung der Ladung auf Grund von abgeschlossenen Verträgen beweisen könnte. Es handle sich letzten Endes nicht um die Frage, wo und von wem der Weizen gemahlen würde, sondern für welche Zwecke das aus ihm zu gewinnende Mehl bestimmt sei. Das Ober-Prisengericht bestätigte daher den Verfall von Schiff und Ladung.

Der um 2 Uhr 45 Minuten angehaltene zweite Dampfer wurde als der engliſche Dampfer „Corniſh City“ (3816 Br. R. T.) aus Bideford feſtgeſtellt, der Barry-Dock am 3. September mit 5500 Tonnen Wales-Kohle verlaſſen hatte und nach Rio de Janeiro für die britiſche Firma The Brazilian Coaling Co. beſtimmt war. Da es ſich um einen älteren Dampfer handelte, es auch an Perſonal mangelte, um ihn als Hilfsſchiff einzuſtellen, die Kohlenverſorgung der „Karlsruhe“ durch „Indrani“ für längere Zeit ſichergeſtellt erſchien, ſo wurde die zur Hälfte aus Engländern, zur Hälfte aus Chineſen beſtehende Beſatzung auf „Rio Negro“ gebracht und das Schiff geſprengt, das gegen 7 Uhr 30 Minuten abends ſchnell verſank. Kurz vor Einbruch der Dunkelheit traf auch „Crefeld“ nach Erledigung ihres Auftrages bei dem Kreuzer wieder ein.

Nach Dunkelwerden wurde mit 7 Seemeilen Fahrt auf der Dampferſtraße nach Norden geſteuert, um ein Vorbeilaufen des erwarteten Dampfers „Amazon“ während der Nacht zu verhindern, der nach Beobachtung des Funkſpruchverkehrs in unmittelbarer Nähe des Kreuzers ſtehen mußte. Um 9 Uhr 30 Minuten abends kamen in öſtlicher Richtung die Lichter eines Dampfers in Sicht, an dem Fühlung genommen wurde in der Hoffnung, daß es ſich um den geſuchten wertvollen Dampfer der Royal Mail Steam Packet Co. handle. Denn auch alle bisher in der Dunkelheit angetroffenen engliſchen Dampfer führten Dampfer- und Poſitionslaternen — wie man auf „Karlsruhe“ annahm, wohl aus Rückſicht auf die Verſicherungsgeſellſchaften, die das Abblenden der Dampfer zwar anempfahlen, auf Führung der Dampfer- und Seitenlaternen mit gedämpftem Licht wegen der Kolliſionsgefahr aber beſtanden, wie aus den auf einem Dampfer vorgefundenen „instructions for the guidance of captains and owners issued by the London group of mutual war risks associations“ hervorging. In der unſichtigen Nacht, in der ſtarke Regenböen niedergingen, kamen die Lichter des verfolgten Dampfers wiederholt aus Sicht.

Bei Hellwerden, gegen 6 Uhr morgens am 22., wurde ein kleiner Dampfer mit nördlichem Kurſe ausgemacht, der die italieniſche Flagge zeigte und durch das Priſenkommando als italieniſcher Dampfer „Ascaro“ aus Genua, mit einer Maisladung aus Roſario nach den Kap Verdeſchen Inſeln beſtimmt, feſtgeſtellt wurde. Da ſeine Papiere die Ladung einwandfrei als neutral erwieſen, mußte er entlaſſen werden. Durch „Ascaro“ wurde bei ſeinem Eintreffen in St. Vincent am 28. September die erſte Nachricht über den Verbleib der „Karlsruhe“ ſeit der Ankunft des Dampfers „Stadt Schleswig“ in Maranhão am 2. September[1]) bekannt.

[1]) Siehe Seite 259.

Ein inzwischen in nordwestlicher Richtung in Sicht gekommener zweiter Dampfer, „Rio Iguassu" (3817 Br. R. T.) aus London, wurde 6 Uhr 40 Minuten vormittags angehalten. Er hatte in Newcastle 4800 Tonnen Kohle für die Tramway, Light and Power Co. in Rio geladen. Die Besatzung war durchweg englisch. Da die von „Asuncion" genommene Kohle starken Rauch erzeugte, beschloß der Kommandant der „Karlsruhe", seinen Kohlenvorrat aus der Prise aufzufüllen, zumal das ruhige Wetter ein Kohlen auf See zu begünstigen schien. Die Prise wurde sofort klar zur Kohlenabgabe gemacht. Während ihrer Aufbringung steuerte ein dritter Dampfer auf den Standort der „Karlsruhe" in 0° 42′ Süd und 31° 40′ West zu. Durch Flaggensignal herangerufen, zeigte er die schwedische Flagge und stoppte in der Nähe des Kreuzers. Es war der schwedische Dampfer „Princessan Ingeborg" der Reederei Axel Johnson & Co. in Stockholm, mit Stückgut und Passagieren nach Pernambuco bestimmt. Er wurde nach Durchsicht seiner Papiere unverzüglich entlassen. „Karlsruhe" steuerte dann mit den beiden Hilfsschiffen und der Prise „Rio Iguassu" etwa 20 Seemeilen in nordwestlicher Richtung aus der Dampferstraße heraus, um aus der Prise zu kohlen. Indessen mußte der Versuch, bei dieser längsseit zu gehen, infolge der herrschenden Dünung aufgegeben werden. Die Besatzung wurde daher mit dem gesamten Proviant auf „Crefeld" gebracht und der Dampfer um 4 Uhr nachmittags auf 0° 40′ Süd und 32° 18′ West im Wellentunnel und im Kollisionsraum gesprengt, so daß er sehr schnell versank.

Wie alle aus England kommenden Dampfer, so hatte auch „Rio Iguassu" reichlich Zeitungen mitgebracht; es handelte sich dabei meist um Lokalblätter, während die großen Londoner Zeitungen fehlten. In allen Blättern machte sich die Zensur sehr deutlich bemerkbar. Sie enthielten nur den Verbündeten günstige Nachrichten und brachten nur solche deutschen Erfolge, die sich nicht mehr verheimlichen ließen. Alle Zeitungen waren sich einig in der maßlosen Gehässigkeit gegen Deutschland und übertrafen einander an Schmähungen gegen den Kaiser und die Heerführer und an ungeheuerlichen Lügen über deutsche Greueltaten und deutsches Barbarentum.

Nach Versenkung des „Rio Iguassu" dampfte „Karlsruhe" mit den Begleitschiffen mit östlichem Kurse auf den alten Platz auf der Verkehrsstraße zurück. Am 23. September wurde in einer Aufklärungslinie, „Rio Negro" westlich und „Crefeld" östlich von „Karlsruhe", mit 5 Seemeilen Fahrt auf der Verkehrsstraße nach Norden gesteuert. Der Dampfer „Arlanza" der Royal Mail Steam Packet Co. sollte nach den vorliegenden Zeitungsnachrichten am 24. in Pernambuco eintreffen. Da er aber einerseits, von Norden kommend, aller Voraussicht nach neutrale Passagiere

und Post an Bord haben würde, anderseits über eine wesentliche Geschwindigkeit nicht verfügte, die ihn als Hilfsschiff hätte als geeignet erscheinen lassen, so wurde von einem Versuch, ihn aufzubringen, abgesehen. Am 24. wurde bis 4 Uhr nachmittags in breiter Formation auf der Dampferstraße nach Süden, von diesem Zeitpunkt ab nach Westen aus dem Bereich der Verkehrsstraße heraus gesteuert.

Da nach der Beobachtung des feindlichen Funkspruchverkehrs die englischen Seestreitkräfte allem Anschein nach zu dieser Zeit sämtlich weit von dem Operationsgebiet der „Karlsruhe" entfernt standen, beschloß der Kommandant, während der folgenden Tage abseits von den Hauptverkehrsstraßen Überholungsarbeiten an der Kessel- und Maschinenanlage sowie sonstige Instandsetzungsarbeiten ausführen zu lassen. Es handelte sich in erster Linie um die Reinigung der Kessel, Aufnahme der Hauptluftpumpen, Nachsehen der Rudermaschine und Überholung der Hauptdampfrohrleitungen und ihrer Ventile. Am 25. September wurde auf 1° 10′ Süd und 33° 30′ West gestoppt und die Überholung der Kessel und Maschinen, beginnend mit der Steuerbord-Maschine, in Angriff genommen. „Crefeld" und „Rio Negro" hielten sich in der Nähe des Kreuzers. Am 27. 2 Uhr nachmittags wurde mit der Steuerbord-Maschine mit 8 Seemeilen Fahrt angegangen, um in der Richtung auf den Kohlenplatz Raum zu gewinnen.

In der Nacht vom 27./28. um 1 Uhr rief der in Pernambuco auf Reede liegende Dampfer „Holger" „Karlsruhe" durch Funkspruch, als er beobachtet hatte, daß der Kreuzer mit dem Begleitdampfer „Asuncion" verkehrte. An „Holger" wurde nunmehr das Telegramm für die Etappe Rio und den Admiralstab betreffend Operationsgebiete für die Kreuzer im Atlantischen Ozean gefunkt, dessen Annahme von Fernando Noronha am 17. September abgelehnt war[1]).

Am 28. um 2 Uhr nachmittags traf „Karlsruhe" etwa 100 Seemeilen nordwestlich von Rocas mit „Asuncion" zusammen, die bei São João 1100 Tonnen Kohle aus „Strathroy" entnommen und diesen danach auf 0° 52′ Nord und 44° 30′ West versenkt hatte. „Asuncion" wurde nach der Trefflinie entlassen, um die „Strathroy"-Besatzung an „Indrani" abzugeben. „Karlsruhe" steuerte, nachdem sie die Nacht über gestoppt gelegen, am 29. September die Trefflinie bei Rocas an, wo sie um 3 Uhr nachmittags mit „Asuncion" und „Indrani" zusammentraf. „Crefeld" und „Rio Negro" wurden auf der Trefflinie belassen, während „Indrani" und „Asuncion" dem Kreuzer folgten, jener, um bei Lavandeira Kohlen abzugeben, dieser, um für den ersten Teil der Fahrt nach dem Kohlenplatz als

[1]) Siehe Seite 278, 279.

Begleitschiff zu dienen für den Fall, daß unterwegs noch ein Dampfer aufgebracht werden sollte. Diese Hoffnung erfüllte sich nicht. Die von dem Dampfer „Holger" um 2 Uhr vormittags aus Pernambuco gegebene Nachricht: „Englischer Dampfer »Asiatic« 8 Uhr abends beladen ausgelaufen nach Norden", wonach „Asiatic" am 30. früh Fernando Noronha passieren mußte, konnte nicht mehr ausgenutzt werden, da die Fahrt nach dem Kohlenplatz sich nicht mehr verschieben ließ. Ebenso konnte einem Funkspruch, den „Crefeld" bald nach Abfahrt der „Karlsruhe", gegen 4 Uhr nachmittags, abgab: „Habe einen Dampfer in Sicht, steuere 225°", nicht mehr Folge gegeben werden.

An den Dampfer „Holger" wurde an diesem Tage ein Funkspruch für den Admiralstab der Marine und die Etappe Rio abgegeben: „Bis jetzt keine Verbindung mit »Kronprinz Wilhelm« und »Cap Trafalgar«. Nach Kriegsausbruch habe zu Prisen gemacht sieben englische Dampfer und holländischen Dampfer »Maria«, Rotterdam, versenkt 21. September, mit Weizen beladen nach Belfast (Irland). Besatzungen auf Begleitdampfer »Crefeld«. Vorläufig Ausschiffung unmöglich wegen Geheimhaltung der Operationen. »Karlsruhe« vorläufig ausreichend mit Kohlen versehen, bedarf dringend Heizöl. Wo kann Bedarf gedeckt werden? Bin noch immer ohne Nachricht seit 9. September."

Am 30. September gegen Mittag wurde bei Lavandeira-Riff mit der Bekohlung der „Karlsruhe" aus „Indrani" begonnen — „Asuncion" war schon vorher nach der Trefflinie entlassen —; am 1. Oktober mittags war der Kohlenvorrat auf 1420 Tonnen aufgefüllt, so daß um 5 Uhr nachmittags erneut der Marsch nach dem Operationsgebiet angetreten werden konnte.

Auf der Trefflinie wurden am 2. Oktober planmäßig die Begleitdampfer „Asuncion", „Crefeld" und „Rio Negro" angetroffen. „Asuncion" hatte eine Anzahl von Funksprüchen vom Dampfer „Holger" abgenommen, die von erheblicher Wichtigkeit für die weiteren Operationen waren. Über deutsche Seestreitkräfte lagen folgende Nachrichten vor: Aus Schanghai: Deutsches Kreuzergeschwader auf dem Wege nach Chile[1]). Vom Admiralstab: „Dresden" Südamerika Westküste, „Leipzig" Galapagos-Inseln. Es empfiehlt sich, zusammen mit „Kronprinz Wilhelm" zu operieren. „Cap Trafalgar" in den Grund gebohrt. Trefflinie bei Rocas Riff und Trinidada kompromittiert. Über feindliche Streitkräfte meldeten die Etappen: Aus Punta Arenas: „Good Hope", „Monmouth", „Glasgow" 30. September abgefahren nach Chile[2]); umlaufende Gerüchte

[1]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 109.

[2]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 179.

besagen, daß weitere drei englische Kriegsschiffe um Kap Horn gegangen sind. Aus Havana: Bewachung ist vom Feinde eingerichtet bei den Bermuda-Inseln. Die Kohlenversorgung und die Begleitschiffe betrafen folgende Telegramme: Aus Havana: 9. September „Neckar" und „Spreewald", amerikanischer Dampfer „Lorenzo" nach Barbados gegangen[1]). Aus Pernambuco: „Patagonia" eingetroffen Bahia Blanca; „Dacia"[2]) noch nicht eingetroffen Pernambuco. Aus Rio: Halte Absendung weiterer Kohlenschiffe von Brasilien für ausgeschlossen infolge Kohlenausfuhrverbotes. Handel mit Heizöl in Rio unbedeutend. Montevideo 6000 Tonnen Kohle. Neuer Operationsplan erforderlich wegen Ausscheidens „Cap Trafalgar". Dazu kamen einige Nachrichten über das Auslaufen feindlicher Dampfer und über die Lage auf dem heimischen Kriegsschauplatz.

Wenn diese Telegramme einerseits die bereits durch Beobachtung des feindlichen Funkspruchverkehrs gemachte Feststellung bestätigten, daß die feindlichen Kreuzer sich von dem Operationsgebiet der „Karlsruhe" entfernt hätten, so bedingten sie anderseits sofortige Maßnahmen, um für die Begleitschiffe statt der bekannt gewordenen Trefflinie neue, weniger gefährdete Warteſtellungen zu bestimmen. Für die einzelnen Begleitschiffe wurden nunmehr verschiedene Treffpunkte festgelegt, für „Asuncion" 2° Süd, 34° West, für „Rio Negro" und „Crefeld" 2° Süd, 33° West, für „Indrani" 3° Süd, 34° West mit Trefflinie rechtweisend Nordwest 20 Seemeilen. Für den Fall, daß die Dampfer sich infolge feindlicher Gegenwirkung auf diesen Stellungen nicht halten könnten, erhielten sie Anweisung, nach einem allgemein festgesetzten Sammelplatz in 1° Süd und 38° West zu gehen, dort zwei Tage zu warten und dann nach ihrem besonderen Treffpunkt zurückzukehren.

Nachdem am 2. Oktober nachmittags „Asuncion" und „Indrani" nach ihren neuen Warteſtellungen entlassen waren, steuerte „Karlsruhe" mit „Crefeld" und „Rio Negro" mit ostnordöstlichem Kurse das Kreuzgebiet auf den Verkehrsstraßen nördlich Fernando Noronha an. Nach Ankunft auf der Dampferstraße am 3. Oktober 8 Uhr 30 Minuten vormittags wurde in einer Aufklärungslinie mit 7 Seemeilen Abstand auf der Straße nach Norden die Nacht über geschlossen nach Osten gesteuert. Auch der folgende Tag, an dem die Schiffe von 9 Uhr vormittags an in breiter Formation quer zur Dampferstraße gestoppt lagen, blieb ohne Ergebnis. Die Nächte waren reich an starken Luftstörungen. Der früher so lebhafte Funkspruchverkehr der Engländer war in den letzten Nächten gänzlich eingeschlafen.

Erst am 5. Oktober um 3 Uhr nachmittags heißte „Crefeld", die in

[1]) Siehe Seite 225.
[2]) Siehe Seite 252.

der Aufklärungslinie östlich von „Karlsruhe" stand, das Flaggensignal „Habe Dampfer in Sicht". Gegen 4 Uhr wurde der Dampfer, der sehr weit östlich der normalen Verkehrsstraße stand, auch auf dem Kreuzer, der sofort auf „Crefeld" zugehalten hatte, in südöstlicher Richtung gesichtet. Gegen 5 Uhr wurde der englische Dampfer „Farn" (4393 Br. R. T.) aus London angehalten, der mit 7000 Tonnen Cardiff-Kohle von Barry nach Montevideo unterwegs war. Das Schiff hatte westlich Madeira passiert und hatte sich dann etwa 40 Meilen östlich der gewöhnlichen Dampferstraße gehalten. Wegen der wertvollen Ladung, die vielleicht später für das Kreuzergeschwader nutzbar gemacht werden konnte, wurde „Farn" als Hilfsschiff eingestellt. Die fast ganz englische Besatzung wurde auf „Crefeld" eingeschifft. Die Führung der Prise wurde wiederum dem Ersten Offizier der „Crefeld", Kapitänleutnant d. R. Lubinus, übertragen, dem ein militärisches Kommando unter dem Leutnant z. See d. R. Hentschel, bestehend aus Leuten von „Rio Negro" und Reservisten von „Karlsruhe", unterstellt wurde. Mit dieser Mannschaft wurde „Farn" um 9 Uhr 30 Minuten abends nach der Wartestellung von „Asuncion" auf 2° Süd und 34° West entsandt, um von dieser die Chinesenbesatzung von „Strathroy" an Bord zu nehmen. Da die Prise keine Funkspruchseinrichtung hatte, sollte sie dann bei „Asuncion" bleiben.

„Karlsruhe" steuerte die Nacht über mit 5 Seemeilen Fahrt nach Osten, um aus dem Bereich der Verkehrsstraße zu kommen, da die Lautstärke eines Funkspruchgebers („hg" = „Bristol") auf seinen Aufenthalt in großer Nähe schließen ließ. Dieses Ausweichen nach Osten erwies sich als eine sehr glückliche Maßnahme, da es den Kreuzer in das Gebiet führte, das von den nach Europa zurückkehrenden Dampfern auf Anweisung der Admiralität durchquert wurde. Am 6. Oktober 3 Uhr nachmittags meldete „Rio Negro", der an diesem Tage östlich von „Karlsruhe" stand, einen Nordost steuernden Dampfer, der bald darauf von „Karlsruhe" in südöstlicher Richtung gesichtet wurde. Der Dampfer, der auf 0° 35′ Süd und 29° 47′ West angehalten wurde, war der englische Dampfer „Niceto de Larrinaga" (5018 Br. R. T.) der Miguel de Larrinaga S. S. Co. Ltd. in Liverpool, der mit 8000 Tonnen Hafer und Mais am 24. September von Buenos Aires nach London abgegangen war. Er hatte sechs größere Kisten, über deren Inhalt der Kapitän keine Angaben machen zu können vorgab, angeblich Maschinenteile, unter dem losen Viehfutter versteckt. Die Besatzung von 42 Köpfen, Engländer und Spanier, wurde auf „Crefeld" gesetzt, der Dampfer wurde um 7 Uhr abends gesprengt, sank jedoch erst um 1 Uhr 30 Minuten nachts auf 0° 24′ Süd und 29° 47′ West. „Niceto de Larrinaga" war mit Funkspruchseinrichtung ausgerüstet. Aus seinem Funk-

spruchtagebuch ging hervor, daß das Schiff mit „Glasgow" und „Bristol" verkehrt hatte. Zuletzt hatte es am 26. September an „Bristol" seinen beabsichtigten Reiseweg gefunkt. Es hatte seinen Kurs auf die St. Paul-Rocks abgesetzt, während die früher gesteuerten Kurslinien, die auf der Karte noch gut zu erkennen waren, auf Fernando Noronha führten. Unter den übrigen Telegrammen des Tagebuchs war eine Anweisung der Admiralität von Interesse: Der Dampfer sollte nicht der Verkehrsstraße folgen, keine hellen Lichter führen und sich bei der Ankunft in britischen Gewässern bei der Regierung anmelden.

In den Abendstunden des 6. herrschte lebhafter Funkspruchverkehr englischer Schiffsstationen. In der Tat wurde in den Tagen vom 4. bis 10. Oktober das Seegebiet bei Fernando Noronha von einer Anzahl britischer Kreuzer nachdrücklich abgesucht: Am 4. Oktober passierten die Hilfskreuzer „Macedonia" und „Orama", aus dem Ostatlantik kommend, etwa 100 Meilen südöstlich von Fernando Noronha mit südwestlichem Kurs. Am 6. steuerten der Panzerkreuzer „Cornwall" und der Hilfskreuzer „Macedonia" von Süden kommend Fernando Noronha an. Dort bog „Macedonia" nach Westen ab, um Kurs auf die westindischen Inseln zu nehmen, von denen sie erst am 11. wieder nach Rocas zurückkehrte. „Cornwall" dagegen dampfte von Fernando Noronha gerade in das Gebiet, in dem „Karlsruhe" vom 3. bis 5. Oktober tätig gewesen war und das sie auf Grund der Beobachtung des englischen Funkspruchverkehrs in der Nacht vom 5./6. Oktober mit östlichem Kurs verlassen hatte. „Cornwall" änderte am 7. mittags den Kurs nach Westen, als er etwa 70 Meilen westsüdwestlich von „Karlsruhe" stand. In weitem Bogen nach Westen ausholend, passierte er am 10. das Kap San Roque mit südlichem Kurs. Am 6. hatte auch der Hilfskreuzer „Orama" von Süden kommend Rocas Riff angesteuert, war von dort aber sofort wieder nach Süden abgedampft. Zu gleicher Zeit — am 6. mittags — hatte „Bristol" das Kap San Roque mit nordwestlichem Kurse passiert, um die nordbrasilianische Küste entlang zu dampfen und auf der Rückfahrt in der Nacht vom 10./11. das Kap mit südlichen Kursen erneut zu runden[1]). Jeder einzelne dieses an Zahl erheblichen Aufgebotes britischer Kreuzer stellte eine wesentliche Gefährdung der „Karlsruhe" nicht dar, da die Hilfskreuzer trotz ihres stärkeren Artilleriekalibers keine ernsthaften Gegner des Kreuzers waren, während „Cornwall" und „Bristol" ihm an Geschwindigkeit nachstanden, ihn daher nur bei überraschendem Erscheinen mit ihrer überlegenen Artillerie fassen konnten. Wirkten dagegen mehrere der britischen Kreuzer planmäßig zusammen, indem sie z. B. „Karlsruhe" auf große Entfernung umstellten — ein solches Manöver

[1]) Siehe Heft „Übersichtskarten" (Anlage 6), Karte 6.

wurde durch die in jenem Seegebiet meist herrschende sehr große Sichtigkeit begünstigt —, so wäre es wohl möglich gewesen, den deutschen Kreuzer einem an Gefechtsstärke überlegenen Gegner in die Arme zu treiben.

Am 7. Oktober 8 Uhr vormittags wurde von dem Kapitän der „Riceto de Larrinaga" bereits angemeldet, der englische Dampfer „Lynrowan" (3384 Br. R. T.) der Liver Shipping Co., Liverpool, angehalten, der am gleichen Tage wie der am 6. aufgebrachte Dampfer Buenos Aires mit einer Ladung von 5500 Tonnen Mais, Zucker, Talg und Fellen sowie 12 Automobilen verlassen hatte und nach Liverpool unterwegs war. Die Automobile waren für Belgien bestimmt. Die Besatzung, die sich aus Engländern, Franzosen, Belgiern, Russen und Negern zusammensetzte, wurde auf „Crefeld" untergebracht, der Dampfer gesprengt. Er sank um 3 Uhr nachmittags, nachdem „Karlsruhe" gegen ihn als Zielschiff ein Schießen mit Übungsmunition auf große Entfernung und mehrere Schießen mit Abkommunition abgehalten hatte. Ein nachmittags von „Rio Negro" gemeldeter kleiner Raaschoner wurde nicht angehalten, da dies nicht lohnend genug erschien.

Auf den beiden letzten Prisen, die aus Buenos Aires kamen, waren argentinische Zeitungen vorgefunden worden. Obgleich sie merklich unter englischem Einfluß standen, unterschieden sie sich von den nordamerikanischen durch geringere Übertreibung und von den englischen Hetzblättern durch mehr Sachlichkeit oder wenigstens durch das Bestreben, sachlich zu erscheinen. Immerhin verrieten sie eine entschiedene Hinneigung zu England, teilweise wohl als Folge der englischen Propaganda, die die in englischer Sprache erscheinenden Zeitungen, z. B. der „Argentine Herald," in Buenos Aires machten. Aus den Zeitungen ging unter anderem hervor, daß Admiral Cradock auf „Good Hope" die Fahrt nach Süden ausführte, daß er also sein früheres Flaggschiff „Suffolk" mit dieser vertauscht habe.

Am 8. Oktober um 7 Uhr vormittags wurde der englische Dampfer „Cervantes" (4635 Br. R. T.) der Reederei Lamport & Holt, Liverpool, angehalten, der eine Ladung von 4500 Tonnen Viehfutter, Zucker, Fellen und Wolle von Häfen der südamerikanischen Westküste für Liverpool führte und am 1. Oktober von Rio abgegangen war. Außer einer Besatzung von 43 Engländern hatte er vier Passagiere aus Punta Arenas und Rio Grande do Sul an Bord, die wiederum auf „Crefeld" Unterbringung fanden. Der Dampfer wurde in der Weise gesprengt, daß die Sprengpatronen *außenbords* unter der Wasserlinie angebracht wurden, wodurch eine sehr gute Wirkung erzielt wurde und der Dampfer bald nach Mittag schnell versank.

Nachmittags fand eine Besprechung des Kommandanten der „Karlsruhe" mit dem Kapitän des Dampfers „Crefeld" über die bevorstehende

Entsendung des Dampfers mit den Besatzungen der Prisen — es hatten sich bisher 223 Personen feindlicher Nationalität, 175 Neutrale auf ihm versammelt — nach einem noch zu bestimmenden neutralen Hafen statt, den das Schiff 12 Tage nach seiner Entlassung erreichen sollte.

Um 11 Uhr abends kam in westlicher Richtung das Licht eines Dampfers in Sicht, um Mitternacht wurde auf 0° 26′ Süd und 29° 45′ West der englische Dampfer „Pruth" (4408 Br. R. T.) der Mercantile S. S. Co., London, aufgebracht, nachdem er auf einen blinden Schuß gestoppt und seinen Namen gemorst hatte. Er hatte 2300 Tonnen Gerste und 3800 Tonnen Salpeter von Chile nach St. Vincent (Kap Verdesche Inseln) für Order geladen. Das Prisenkommando wurde die Nacht über an Bord des Dampfers belassen, der sich in der Nähe des Kreuzers hielt. Um 5 Uhr 30 Minuten früh am 9. wurde mit der Überschiffung der Besatzung des „Pruth" auf „Crefeld" begonnen. Gleichzeitig wurde Fleisch von „Rio Negro", Proviant von „Pruth" und Maschinenschmieröl von „Crefeld" auf „Karlsruhe" verladen, während „Rio Negro" die Besatzung des am 21. September aufgebrachten Dampfers „Cornish City" an „Crefeld" abgab. „Pruth" wurde gesprengt und sank um 10 Uhr vormittags.

Um 3 Uhr nachmittags wurde der spanische Postdampfer „Cadiz" angehalten, der sich mit zahlreichen Passagieren auf der Fahrt von Valparaiso nach Barcelona befand; er wurde unverzüglich entlassen und lief am 4. Oktober Teneriffa an. Zwölf Stunden später, am 10. Oktober um 3 Uhr nachts, traf „Karlsruhe" nochmals auf ein neutrales Schiff, den norwegischen Dampfer „Bergenhus", der 4100 Tonnen Mais von Rosario nach Las Palmas für Order geladen hatte. Er wurde nach kurzer Untersuchung entlassen, da seine Papiere in Ordnung waren. Den 10. Oktober wurde von 9 Uhr morgens an in einer Aufklärungslinie, „Crefeld" westlich, „Rio Negro" östlich von „Karlsruhe", mit 5 Seemeilen Fahrt südwestlicher Kurs gesteuert. Um 5 Uhr nachmittags wurde die Aufklärungslinie gesammelt und von 6 Uhr 15 Minuten an mit 11 Seemeilen Fahrt nach Westen auf die Wartestellung der „Asuncion" gedampft.

Ein Telegramm der Station Olinda meldete an diesem Tage das Eintreffen des Panzerkreuzers „Cornwall" in Pernambuco um 7 Uhr abends. Als „Karlsruhe" sich am 11. nachmittags der Wartestellung der „Asuncion" näherte, kamen voraus drei Dampfer in Sicht, von denen einer mit hoher Fahrt ablief, — wie sich später herausstellte, „Asuncion", die in „Karlsruhe" einen englischen Kreuzer vermutet und bereits Vorbereitungen für die Versenkung getroffen hatte. Gleichzeitig ging ein funkentelegraphischer Hilferuf der „Asuncion" auf dem Kreuzer ein. Der zweite Dampfer, „Farn", hatte zunächst die englische Flagge geheißt, da er von einem

dritten, „Condor", englischer Nationalität, durch Signal gefragt war, ob er Nachrichten über den Standort englischer Kreuzer habe. Er setzte die deutsche Flagge, sobald er „Karlsruhe" erkannt hatte, worauf auch „Asuncion", durch Funkspruch[1]) des Kreuzers über die Lage aufgeklärt, sich näherte. Der englische Dampfer „Condor" (3053 Br. R. T.) der New York and Pacific S. S. Co. war am 25. September mit 4000 Tonnen Stückgutladung aus New York und Philadelphia von Ferdinanda in Florida abgegangen und nach verschiedenen Häfen der Ost- und Westküste Südamerikas bestimmt. Der Kapitän hatte sich außerhalb der Dampferstraßen, etwa 500 Seemeilen östlich der westindischen Inseln, gehalten. Durch Zufall führte ihn sein Kurs über die Wartestellung des deutschen Begleitdampfers. Die Ladung des „Condor" erwies sich als äußerst wertvoll für „Karlsruhe". Sie enthielt außer Dynamit in größeren Mengen 150 Tonnen Maschinenschmieröl, ferner reichlich Proviant und Konserven, unter anderem 2000 Büchsen kondensierter Milch. Da das Maschinenschmieröl, mit Petroleum gemischt, als Heizöl dringend benötigt wurde, auch der Kreuzer ebenso wie die Hilfsschiffe knapp an Proviant waren, wurde der Dampfer mit der Ladung aufgebracht, obwohl die wertvolle Ladung zum großen Teil neutral war. Eine Möglichkeit, den Dampfer als Prise in einen Hafen einzubringen, bestand nicht, zumal kein Personal dafür verfügbar war. Die Besatzung wurde bis auf fünf Deutsche, die auf „Karlsruhe" eingestellt wurden, auf „Crefeld" übergeschifft, womit die Zahl der Gefangenen auf dem Begleitdampfer auf 419 stieg. Das Entlöschen der Ladung des „Condor" wurde sofort unter Heranziehung aller verfügbaren Schiffsboote in Angriff genommen. Am 13. 10 Uhr abends war die Übernahme beendet, 148,5 Tonnen Öl — in nicht weniger als 781 Fässern und 700 Kisten — waren von „Karlsruhe" vereinnahmt. Wegen der Dynamitladung wurde „Condor" nicht gesprengt, es wurden vielmehr nur die Ventile geöffnet und die Seitenfenster zerschlagen, worauf der Dampfer in Anwesenheit des bei ihm belassenen „Rio Negro" am 14. 2 Uhr vormittags sank. Kurze Zeit nach dem Sinken erfolgten zwei heftige Detonationen der Dynamitladung, die trotz größeren Abstandes auf „Rio Negro" stark empfunden wurden.

Am 13. Oktober 4 Uhr nachmittags erfolgte die Entlassung des Dampfers „Crefeld" nach Teneriffa, wo er nicht vor dem 22. Oktober eintreffen sollte[2]). Vor der Abfahrt des Dampfers kam ein Offizier auf „Karlsruhe",

[1]) Es war seit 10 Tagen der erste Funkspruchverkehr, zu dem sich „Karlsruhe" genötigt sah.

[2]) „Crefeld" kam planmäßig am 22. Oktober in Teneriffa an, in dessen Umgebung der englische Hilfskreuzer „Victorian" patrouillierte. Die Ausländer wurden am 23.

um dem Kommandanten namens der englischen Kapitäne für die gute und rücksichtsvolle Behandlung zu danken, die sie auf dem Begleitdampfer genossen hätten. Sie würden nicht verfehlen, ihrer Regierung hierüber Bericht zu erstatten. Der Führer des Dampfers, Kapitän Vieth, erhielt Befehl, sich westlich der Dampferstraßen zu halten, auf der Höhe der Kanarischen Inseln angelangt, diese mit östlichem Kurse anzusteuern und dabei so früh wie möglich in die spanischen Hoheitsgewässer einzutreten.

Durch ein Signal an „Crefeld": „Auf dem Marsche nach Norden steht »Karlsruhe« im Westen von »Crefeld«; wir bleiben in drahtloser Verbindung, auch wenn »Crefeld« auf den Kanarischen Inseln ist. Wir treffen uns dann später auf einem Punkte südlich der Azoren" suchte Fregattenkapitän Köhler bei der Besatzung des Begleitdampfers den Eindruck zu erwecken, einerseits, daß er sein Operationsfeld nach Norden zu verlegen beabsichtigte, anderseits, daß er während der Fahrt jederzeit bereit sei, „Crefeld" zu unterstützen, falls die englischen Schiffsbesatzungen sich etwa widersetzlich benehmen sollten. In einer besonderen Bekanntmachung wurden diese nochmals darauf aufmerksam gemacht, daß alle auf „Crefeld" eingeschifften Personen unter dem deutschen Kriegsrecht ständen und daß jeder, der sich zu Drohungen oder Gewalttaten gegen den Kapitän oder das Schiffspersonal des Dampfers verleiten ließe, vor ein Kriegsgericht gestellt werden würde. Jede Unbotmäßigkeit würde gemäß den Bestimmungen der II. Haager Konferenz, Abkommen IV vom 18. Oktober 1907, Artikel 8 strengstens bestraft. Im Falle offenen Aufruhrs drohe den Tätern die Todesstrafe. Auch auf Artikel 10 und 12 des Abkommens IV der II. Haager Konferenz, betreffend die Verpflichtungen der auf Ehrenwort entlassenen Kriegsgefangenen, wurde noch besonders hingewiesen. Dem englischen Konsul des Ausschiffungshafens werde eine Liste der auf Ehrenwort entlassenen Personen zugestellt. Betont wurde auch hier, daß „Crefeld" bis zur Entlassung der Kriegsgefangenen in dauernder Verbindung mit „Karlsruhe" bleiben werde.

---

früh gelandet. Nach Fayle, Seaborne Trade, Vol. I, beschwerten sich einzelne Personen der aufgebrachten Schiffe in Teneriffa über die Behandlung und Unterbringung auf „Crefeld". Jedoch fanden diese Beschwerden keine Bestätigung durch die Kapitäne der aufgebrachten Dampfer und durch die Aufzeichnungen, die diese auf den deutschen Begleitschiffen gemacht hatten. Nach Fayle wurden die Aufzeichnungen und Tagebücher, die Personen der fremden Besatzungen auf „Crefeld" geführt hatten, diesen beim Vonbordgehen nicht abgenommen, selbst soweit sie sich auf die Operationen der „Karlsruhe" bezogen. Das menschenfreundliche und entgegenkommende Verhalten des Kapitäns Köhler wurde allgemein anerkannt, ebenso wurde durchweg zugegeben, daß die Deutschen sich nach Kräften bemüht hätten, die Unannehmlichkeiten, die auf „Crefeld" bezüglich der Unterbringung und Verpflegung einer so großen Anzahl von Personen naturgemäß entstanden, zu mildern.

Dem Führer der „Crefeld" wurde ein chiffrierter Brief an den Admiralstab der Marine übergeben, den er in Teneriffa einer bestimmten Person zuzustellen hatte. Der Brief enthielt Meldung über die bisherigen Operationen und Erfolge, Zahl und Art der Begleitdampfer, Zahl und Art der Prisen, die Notwendigkeit der Nachfuhr von Heizöl und die Verteilung der feindlichen Streitkräfte. Als Absicht für die weiteren Operationen war in dem Brief angegeben: „Falls »Karlsruhe« nach Entlassung von »Crefeld« mit den Besatzungen von 13 Prisen sich auf dem Operationsgebiet nicht mehr halten kann, kommt eine Verlegung des Operationsgebietes nach Zone II (Westindien) in Frage." Für die Mittelsperson in Teneriffa waren folgende Ausführungen bestimmt: „Die Tatsache der Aufbringung und die Namen der gemachten Prisen werden sehr bald bekannt werden. Sie können deshalb von Ihnen in ausgiebigster Weise zum Schaden der englischen Schiffahrt in der dortigen und wenn möglich auch in der übrigen Auslandspresse ausgenutzt werden. Dies kann unserer Sache nur förderlich sein. Versuchen Sie also bitte alles, um die Nachrichten besonders auch nach Südamerika und den Vereinigten Staaten von Nordamerika zu bringen. Vielleicht wird es sich für Sie empfehlen, sich mit dem deutschen Konsul hierüber zu besprechen und mit ihm gemeinsam zu arbeiten. Er hat eine Liste der Prisen mit den Namen der Kapitäne und feindlichen Staatsangehörigen erhalten . . .

„Die Angabe betreffs meiner weiteren Absicht bitte ich auch an die Etappen Havana und New York weiterzugeben zwecks Einleitung der Nachrichtenübermittlung an »Karlsruhe«, wenn der Kreuzer in Zone II ist.

„Brasilien zeigt eine entschieden unfreundliche Haltung in Neutralitätsfragen Deutschland gegenüber. Die Wahrung der Neutralität von Fernando Noronha und Trinidada wird in den Zeitungen verlangt.

„Die englischen Schiffe benutzen die Häfen von Brasilien und Uruguay in weitestgehender Weise. Nach Zeitungsnachrichten hat »Glasgow« vom 17. bis 19. September abends in Montevideo gelegen, also jedenfalls über 24 Stunden. »Bristol« hat diese Frist vom 26. bis 27. ebenfalls überschritten. Es soll darüber zu Auseinandersetzungen gekommen sein, wie der Kapitän des norwegischen Dampfers »Bergenhus«, der von »Karlsruhe« in der Nacht vom 9. zum 10. Oktober angehalten ist, beobachtet haben will."

„Karlsruhe" trat nach Entlöschung des „Condor" am 13. Oktober kurz vor Mitternacht mit dem Kohlendampfer „Farn" den Marsch nach Lavandeira an. „Rio Negro", der die Versenkung des „Condor" zu überwachen beauftragt war, hatte im Anschluß daran dem Kohlendampfer „Indrani",

der auf seiner Trefflinie (3° Süd, 34° West) wartete, den Befehl zu überbringen, diese Stellung zu verlassen, da sie infolge ihrer Lage nahe der Rocas-Linie nicht mehr sicher genug schien, und auf dem Sammelplatz auf 1° Süd und 38° West weitere Befehle abzuwarten. Dem Führer des „Indrani" wurde aufgetragen, sich während der Wartezeit auf dem Sammelplatz beim Sichten fremder Schiffe nicht durch einen nach der Lage der Verkehrsstraßen unwahrscheinlichen Kurs verdächtig zu machen, sondern sie auf Gegenkurs zu passieren. Nach Erledigung dieses Auftrages sollte sich „Rio Negro" nach der Wartestellung in 2° Süd und 34° West begeben, wo mit dem Eintreffen der „Karlsruhe" vom 16. Oktober abends an zu rechnen sein würde. „Asuncion" wurde beauftragt, nach dem Sammelplatz auf 1° Süd und 38° West zu dampfen, dort die Ankunft des „Indrani" abzuwarten und dann nach der Wartestellung in 2° Süd und 34° West zurückzukehren. Die Entsendung der „Asuncion" nach dem Sammelplatz bis zum Eintreffen des „Indrani" hatte den Zweck, stets einen Kohlendampfer in Reichweite verfügbar zu haben für den Fall, daß „Karlsruhe" vor Lavandeira-Riff mit feindlichen Streitkräften zusammenträfe und nach Westen abgedrängt würde. Auch der den Kreuzer begleitende Dampfer „Farn" erhielt Treffpunkte zugewiesen, die er aufzusuchen hatte, falls er beim Ausweichen vor Handelsschiffen oder beim Erscheinen feindlicher Kriegsschiffe von „Karlsruhe" getrennt werden würde.

Auf dem Marsche nach Lavandeira wurde auf „Karlsruhe" ein Ölkessel in Betrieb genommen, um die Brauchbarkeit des aus dem Gemisch verschiedener Zylinder- und Maschinenschmieröle und Petroleum hergestellten Heizöls zu erproben. Das Ergebnis befriedigte. Zu gleicher Zeit wurde die zweite Hälfte der Unterbunker, die noch immer einen Rest der sehr schlechten Puertorico-Kohle enthielten, leergebrannt, um sie mit der guten Cardiff-Kohle aus „Farn" aufzufüllen. Die erste Hälfte der Unterbunker war bereits vor der letzten Kohlenergänzung geleert und mit Pocahontas-Kohle aus „Indrani" gefüllt worden.

Am 15. Oktober, 8 Uhr 30 Minuten vormittags, ging „Karlsruhe" bei Lavandeira längsseit des „Farn", aus dem bis zum nächsten Morgen 1100 Tonnen übergenommen wurden. Nach dieser Kohlenergänzung war das Schiff besser mit Heizmaterial ausgerüstet, als es seit Kriegsausbruch möglich gewesen war. Im ganzen waren an Bord 1500 Tonnen Kohle, davon 1100 Tonnen Cardiff-Kohle, und 180 Tonnen Heizöl. Das gesamte Heizmaterial stammte aus Prisen bis auf den geringen Rest an Heizöl, den das Schiff noch von der Ausreise her an Bord hatte. Am 1. September war beim Eintreffen des Kreuzers auf der Rocas-Trefflinie folgender Kohlenvorrat vorhanden gewesen:

auf „Asuncion" 1200 Tonnen, auf „Crefeld" 1000 Tonnen, auf „Rio Negro" 1100 Tonnen, auf „Patagonia" 850 Tonnen (davon 500 Tonnen aus „Stadt Schleswig"), im ganzen somit 4150 Tonnen.

„Karlsruhe" hatte seitdem genommen:

am 7./8. September aus „Strathroy" 850 Tonnen, am 18./19. September aus „Asuncion" 870 Tonnen, am 30. September/1. Oktober aus „Indrani" 950 Tonnen, am 15./16. Oktober aus „Farn" 1100 Tonnen, im ganzen 3770 Tonnen.

Nach der letzten Kohlenübernahme wäre somit der ursprünglich von den Etappen bereit gestellte Kohlenvorrat verbraucht gewesen, zu einer Zeit, zu der die Aussicht auf Nachfuhr von Kohlen, besonders aus südlichen Häfen, wegen des allgemeinen Kohlenmangels in Südamerika gering war. Durch die Erfolge des Kreuzerkrieges hatte Fregattenkapitän Köhler sich aber einen unvergleichlich größeren[1]), auf die Hilfsschiffe vorzüglich verteilten Kohlenvorrat gesichert, der die Operationsfähigkeit der „Karlsruhe" auf lange Zeit hinaus gewährleistete.

Am 16. Oktober 5 Uhr nachmittags verließ „Karlsruhe" den Ankerplatz zur nochmaligen Fahrt nach dem bisherigen Operationsgebiet, das erst nach dem Eintreffen der „Crefeld" in Teneriffa verlassen werden sollte, da mit diesem Zeitpunkt mit dem Bekanntwerden des Aufenthaltes des Kreuzers und seiner Arbeitsweise gerechnet werden mußte. Der Kohlendampfer „Farn" wurde nach einer neuen Warteſtellung auf 2° Süd und 35° West entlassen, wo ihn weitere Befehle erreichen würden. Am 17. gegen 2 Uhr nachmittags passierte der argentinische Transporter „Chaco" etwa 10 Seemeilen vor „Karlsruhe" und zwang sie zum Ausweichen auf Gegenkurs. Um 5 Uhr nachmittags traf der Kreuzer nahe der Warteſtellung in 2° Süd und 34° West mit „Rio Negro", um 6 Uhr auch mit „Asuncion" zusammen. Durch Vermittlung dieses Begleitschiffes gingen dem Kreuzer in dieser Zeit einige Funksprüche des Dampfers „Holger" in Pernambuco zu, der am 11. Oktober meldete:

1. Dampfer „Highland Glen" 4. Oktober Montevideo ausgelaufen nach London. „Glasgow"[2]) 3. Oktober vorübergehend Bahia.

2. Kreuzergeschwader trifft voraussichtlich Mitte des Monats in Chile ein. Funkspruchverbindung ist hergestellt zwischen „Dresden" und „Leipzig".

3. 6000 Tonnen Kohle liegen in Teneriffa, 4000 Tonnen in Las Palmas.

[1]) Siehe Seite 309.

[2]) Er handelte sich wohl um „Bristol".

Am 14. Oktober hatte „Asuncion" folgende Telegramme abgenommen, die sie am 17. an „Karlsruhe" übermittelte:

1. „Highland Scot" am 11. Oktober Bahia abgefahren nach London mit Fleisch, 12. Oktober „Florida" nach Bordeaux mit Reservisten.

2. Antwerpen gefallen.

Am 18. funkte „Holger" sodann aus Pernambuco: „Wissen Sie etwas vom feindlichen Handelsschiff »Indrani« mit 7000 Tonnen Pocahontas-Kohle? Habe ihn gekauft seit 25. September." Daraus ergab sich die eigenartige Tatsache, daß die Ladung des von „Karlsruhe" am 17. September aufgebrachten englischen Schiffes am 25. von einer Firma zugunsten der deutschen Seekriegführung angekauft war.

Der englischen Gegenwirkung dieser Tage[1]), die nur durch Hilfskreuzer ausgeübt wurde, entging „Karlsruhe" in gleicher Weise wie in den vorhergehenden Wochen. Der Hilfskreuzer „Macedonia", der auf der Rückfahrt von den westindischen Inseln am 11. Oktober[2]) erneut bei Rocas Riff erschienen war, kreuzte am 12. und 13. in dem Seegebiet nördlich und nordöstlich dieser Insel bis etwa 100 Seemeilen nördlich von Fernando Noronha. Am 14. unternahm er sodann einen weiter ausholenden Vorstoß nach Norden, der ihn in der Nacht vom 14. zum 15. bis zu einem Punkte in etwa 1° Süd und 31° West führte. Damit gelangte er in die Nähe des Gebietes, in dem „Karlsruhe" am 5. Oktober „Farn" aufgebracht und das sie zuletzt in der Nacht vom 10. zum 11., nach Westen marschierend, passiert hatte. Am 15. trat „Macedonia" den Rückmarsch nach Süden an, während „Karlsruhe" Lavandeira erreichte. Am 14. hatte auch der Hilfskreuzer „Edinburgh Castle", von Osten kommend, nach dem Passieren der St. Paul-Rocks mit südwestlichem Kurse das Gebiet durchquert, in dem „Karlsruhe" vom 6. bis 10. Oktober operiert hatte. Auch er dampfte am 15. nach Süden der brasilianischen Küste zu.

„Karlsruhe" erreichte von Lavandeira aus am 18. Oktober früh mit „Rio Negro" das Gebiet der Verkehrsstraßen 120 bis 150 Seemeilen nördlich von Fernando Noronha. „Asuncion" war am Tage vorher nach einer neuen Warteaufstellung auf 2° Süd 34° 30′ West entlassen. Dort sollte sie den Funkspruchverkehr des Dampfers „Holger" abnehmen, zu welchem Zwecke ihr bis zu einem Punkt 3° Süd und 33° 30′ West nach Süden vorzustoßen anheimgestellt wurde. Am 18. gegen 10 Uhr vormittags wurde auf „Karlsruhe" der britische Dampfer „Glanton" (3021 Br. R. T.) gesichtet, der 3800 Tonnen Kohle und Marinevorräte von Barry Dock nach Montevideo für die Firma Wilson & Sons geladen hatte und um 11 Uhr

[1]) Siehe Heft „Übersichtskarten" (Anlage 6), Karte 6.

[2]) Siehe Seite 287.

aufgebracht wurde. Die englische Besatzung und der Proviant wurden auf „Rio Negro" geschafft und der Dampfer um 5 Uhr 25 Minuten nachmittags nach Sprengung versenkt. Von der Anhaltung zweier neutraler Dampfer, des Holländers „Zaanland" aus Amsterdam und eines Italieners, die nachmittags und abends gesichtet wurden, wurde abgesehen; nachts wurde der Marsch nach Osten fortgesetzt. Am 19. und 20. wurde in einer Aufklärungslinie, „Rio Negro" 8 Seemeilen nach Osten herausgesetzt, auf der vermutlichen — nach Osten verlegten — Dampferstraße gestoppt, ohne daß Fahrzeuge gesichtet wurden. In der Nacht zum 21. dampften die Schiffe nordwärts nach einem Punkt 30 Seemeilen südsüdöstlich der St. Paul-Rocks, um dem englischen Dampfer „Highland Scot"[1]), der nach seinem Funkspruchverkehr mit nördlichem Kurs südlich von „Karlsruhe" stehen mußte, zuvorzukommen. Am 21. 5 Uhr 15 Minuten vormittags wurde „Rio Negro" einem am Abend vorher erteilten schriftlichen Befehl entsprechend 25 Seemeilen östlich „Karlsruhe" aufgestellt, worauf von 8 Uhr an beide Schiffe mit 7 Seemeilen Fahrt den Tag über südwestlichen Kurs steuerten, ohne indessen den erwarteten Dampfer anzutreffen. Mit „Rio Negro" waren Funkspruchsignale in Form von Anrufen für die Meldung gesichteter Handels- und Kriegsschiffe und die Angabe ihres ungefähren Kurses vereinbart. Am 22. früh wurde „Rio Negro" 25 Seemeilen westlich des Kreuzers aufgestellt. Die Schiffe lagen bis um 4 Uhr 30 Minuten nachmittags gestoppt, um dann geschlossen nach Westen zu marschieren. Dabei wurde um 10 Uhr 30 Minuten abends der schwedische Dampfer „Atland" aus Gothenburg auf südlichem Kurs angehalten. Am 23. wurde — etwa 100 Seemeilen westlich des Standortes am Vortage — eine Aufklärungslinie quer zur normalen Verkehrsstraße gebildet und mit „Kleiner Fahrt" Westkurs gesteuert, „Rio Negro" 10 Seemeilen hinter „Karlsruhe". Nachdem um 2 Uhr 30 Minuten nachmittags gestoppt war, wurde um 4 Uhr 15 Minuten ein Dampfer mit Nordost-Kurs ausgemacht, der um 5 Uhr als der britische Dampfer „Hurstdale" (2752 Br. R. T.), mit 4644 Tonnen Mais auf der Fahrt von Rosario nach Bristol, festgestellt und aufgebracht wurde. Nach Überschiffung seiner Besatzung — von 17 Engländern, je einem Holländer, Amerikaner und Griechen — auf „Rio Negro" wurde er gesprengt; er sank gegen 9 Uhr abends. Während seiner Aufbringung kam in südöstlicher Richtung ein zweiter Dampfer in Sicht, der bereits von „Rio Negro" durch Flaggensignal gemeldet war. Es handelte sich um den schwedischen Dampfer „Annie Johnson" der Reederei Axel Johnson in Gothenburg, der mit einigen Passagieren an Bord nach Pernambuco bestimmt war und nach kurzer Untersuchung entlassen wurde.

[1]) Siehe Seite 295.

Nach Versenkung des „Hurstdale" trat „Karlsruhe" mit „Rio Negro" den Marsch nach der Warteſtellung der „Asuncion" an, die am 24. 11 Uhr vormittags voraus in Sicht kam. Der Dampfer hatte sich im nördlichen Teil des ihm zugewieſenen Gebietes gehalten, um der Entdeckung durch ein engliſches Kriegsſchiff mit dem Funkſpruchnamen „gt" zu entgehen, das nach der Lautſtärke ſeines Funkſpruchverkehrs ſich in unmittelbarer Nähe befinden mußte[1]) und von „Asuncion" auf der Rocas-Trefflinie vermutet wurde. Das Hilfsſchiff hatte in den letzten Tagen eine Anzahl von Telegrammen des Dampfers „Holger" und einen offenen Funkſpruch des engliſchen Panzerkreuzers „Carnarvon" abgenommen, mit dem dieſer beim engliſchen Konſul in Pernambuco ſein Eintreffen für den 21. Oktober nachmittags anmeldete. „Carnarvon" hatte vorher verſucht, die Beſtellung chiffriert abzugeben, doch war das chiffrierte Telegramm von der Station Olinda nicht abgenommen worden. Nach dem Funkſpruchverkehr des engliſchen Kreuzers zu urteilen, ſchien „Carnarvon" den Funkſpruchnamen „hl" zu führen, denn dieſer Funkſpruchgeber war am 19. Oktober in großer Lautſtärke gehört worden, ſo daß angenommen wurde, er habe „Karlsruhe" auf einer Patrouillenfahrt von den Kap Verdeſchen Inſeln nach Süden auf nahe Entfernung paſſiert[2]). „Holger" hatte außer einer Anzahl von Nachrichten über Bewegungen feindlicher Handelsſchiffe und über Möglichkeiten für die Nachrichtenverſorgung im Südweſtatlantik einige Meldungen über den Standort eigener und feindlicher Streitkräfte erſtattet: Nach Preſſenachrichten ſollte ein deutſcher Kreuzer bei Valparaiſo ſtehen; „Leipzig" ſei am 3. Oktober bei Callao geſichtet; Duala ſei am 1. Oktober durch die Engländer und Franzoſen erobert worden. Der engliſche Panzerkreuzer „Cornwall" habe am 29. September bei den Abrolhos Rocks geſtanden. Hilfskreuzer „Edinburgh Caſtle" ſei am 16. Oktober nachmittags, „Macedonia" am 17. nachmittags von Pernambuco nach Süden abgegangen. Der Admiralſtab der Marine teilte mit, daß Kupfer und Blei zu bedingter Bannware erklärt ſeien. — Seit dem 21. Oktober hatte „Holger" keine Funkſprüche mehr abgegeben, ſo daß die Vermutung nahe lag, er ſei, vielleicht durch die Ankunft von „Carnarvon" veranlaßt, von der Reede in den Hafen eingelaufen.

Kreuzerkriegführung vom 24. Oktober bis zum 4. November 1914. Untergang S. M. S. „Karlsruhe".

Nach Empfang der Telegramme von „Asuncion" ſetzte „Karlsruhe" mit den beiden Hilfsſchiffen den Marsch nach Weſten fort, um zunächſt den

[1]) Siehe Seite 301.
[2]) Siehe Seite 300.

Kohlendampfer „Farn" aufzunehmen, der am 24. 3 Uhr nachmittags auf 2° Süd, 35° West angetroffen wurde, und danach den Sammelplatz in 1° Süd, 38° West anzusteuern, auf dem „Indrani" wartete. Nach einer nochmaligen Bekohlung, und zwar bei den São João-Inseln, sollte sodann das Operationsgebiet vorübergehend nach der Zone II — Westindien — verlegt werden.

Hierzu hatte die Überlegung geführt, daß nach der Ankunft des Dampfers „Crefeld" in Teneriffa die Benutzung des Ankerplatzes bei Lavandeira-Riff, des einzigen für das bisherige Operationsgebiet günstig liegenden Kohlenplatzes, den Engländern bekannt geworden sein würde. Dadurch ergab sich die Notwendigkeit, das Seegebiet bei Rocas zum mindesten für eine gewisse Zeit zu meiden. Dafür sprach auch die Tatsache, daß nach den Erfahrungen der letzten Zeit die britischen Dampfer die normalen Verkehrsstraßen im bisherigen Operationsgebiet völlig zu meiden und in weitem Abstand von ihnen zu marschieren pflegten. Anderseits war mit dem immer häufigeren Antreffen neutraler Schiffe in dieser Gegend zu rechnen, wodurch die Gefahr dauernder Beobachtung und Meldung des Kreuzers sich steigerte. Die Kreuzerkriegführung auf den Handelsstraßen an der südamerikanischen Küste zwischen Pernambuco und Rio de Janeiro unter Benutzung der dortigen als Ausrüstungsplätze in Betracht kommenden Ankerplätze schien nicht ratsam, da nach den vorliegenden Nachrichten hier mit einer großen Zahl feindlicher Kriegsschiffe zu rechnen war und die Verhältnisse für den Erfolg auch sonst naturgemäß ungünstiger lagen als in der Nähe der Handelsstraßenknotenpunkte bei Fernando Noronha. Der südliche Teil der Zone III konnte ebenfalls nicht als günstiges Operationsfeld angesprochen werden, da der Ausrüstungsplatz Trinidada bekannt geworden, die Haltung von Brasilien und Uruguay Deutschland gegenüber nicht freundlich war und mit Kohlen- und Proviantknappheit in allen südamerikanischen Ländern gerechnet werden mußte, die Versorgung des Kreuzers also nur in geringem Grade gewährleistet war. Ein Vorstoß in die westindischen Gewässer schien danach empfehlenswert. Hier bot sich ein günstiges Feld für die Handelskriegführung auf den nach Barbados und Trinidad führenden Straßen, wobei eine Anzahl geeigneter Ausrüstungsplätze als Stützpunkte dienen und die Hilfsmittel der Etappen Havana und New York ausgenutzt werden konnten. Die Ausführung von Handstreichen gegen Barbados und Martinique lag im Bereich der Möglichkeit; Vorbereitungen dafür waren bereits getroffen.

Die Absicht der Verlegung des Operationsgebietes teilte Fregattenkapitän Köhler am 25. Oktober den Führern aller Begleit- und Hilfsschiffe in besonderem Schreiben mit. „Rio Negro" wurde angewiesen, „Karls-

ruhe" bis zum Zusammentreffen mit „Indrani" in etwa 7 Seemeilen Abstand zu begleiten und nach dem Abmarsch des Kreuzers nach dem Kohlenlatz zusammen mit „Indrani" einen Treffpunkt in 0° 30′ Süd und 45° 30′ West anzusteuern, auf dem vom 28. Oktober an „Karlsruhe" zu erwarten sei. Würden die Schiffe vom Feinde gejagt, so sollten sie versuchen, auf Umwegen einen Punkt 6° Nord und 49° West zu erreichen. „Asuncion" erhielt den Auftrag, sich getrennt von „Karlsruhe" nach den São João-Inseln zu begeben, wo sie am 28. Oktober 12 Uhr mittags einzutreffen und ihre Kohlenvorräte aus dem Dampfer „Farn" aufzufüllen hätte, um dann eine Warteſtellung in 9° 30′ Nord und 55° West aufzusuchen und dort bis zum Eintreffen eines Kriegsschiffes auszuharren. Nur falls Mangel an Proviant oder Kohlen es unbedingt notwendig machte, sollte „Asuncion" befugt sein, den neutralen Hafen Para anzulaufen, wo sie mit allen Mitteln dahin zu wirken hätte, daß entweder sie selbst oder ein anderer Dampfer („Rio Grande") mit Kohlen und Proviant nach dem befohlenen Treffpunkt in 9° 30′ Nord und 55° West auslaufe. Der Kohlendampfer „Farn", der in Begleitung der „Karlsruhe" die São João-Inseln aufzusuchen hatte, sollte am 27. Oktober dem Kreuzer, am folgenden Tage der „Asuncion" Kohlen liefern und sich danach so lange auf der Trefflinie bei den Inseln halten, wie es die Kohlen- und Proviantvorräte erlauben würden. „Indrani" schließlich hatte sich dem „Rio Negro" anzuschließen und dessen Bewegungen zu folgen.

Am 25. Oktober 12 Uhr 45 Minuten nachmittags traf „Karlsruhe" das Hilfsschiff „Indrani" auf dem verabredeten Sammelpunkt. Nach Übernahme von Proviant, den „Rio Negro" und „Asuncion" an „Karlsruhe" abgaben, und nach Ausgabe der Befehle für die einzelnen Hilfsschiffe entließ um 4 Uhr 30 Minuten nachmittags Fregattenkapitän Köhler diese bis auf „Farn", der dem Kreuzer auf dem Marsch nach den São João-Inseln folgte.

In den Tagen unmittelbar vor ihrem Abmarsch aus dem Operationsgebiet bei Rocas war „Karlsruhe" wiederum den Nachstellungen der feindlichen Kreuzer nur knapp entgangen.

Nach dem Eintreffen des von „Karlsruhe" angehaltenen italienischen Dampfers „Ascaro"[1]) in St. Vincent am 28. September hatte Kontreadmiral Stoddart, der Chef der Kap Verde-Station, der Admiralität mitgeteilt, er beabsichtige, das Seegebiet zwischen den St. Paul-Rocks, Rocas Riff und Fernando Noronha mit seinem Flaggschiff, dem Panzerkreuzer „Carnarvon", dem alten Linienschiff „Albion", den Hilfskreuzern „Mar-

[1]) Siehe Seite 281.

mora" und „Empreß of Britain" eingehend abzusuchen. Bevor er die Fahrt antreten konnte, erreichte ihn am 14. Oktober der Befehl der Admiralität, mit seinem Flaggschiff nach Pernambuco zu gehen und dort sein neues Kommando als Senior Naval Officer der Streitkräfte nördlich von Montevideo"[1]) anzutreten. Durch diese Anordnung der Admiralität, die dem Wunsch des Admirals Cradock, in Südamerika zwei vollwertige, dem deutschen Kreuzergeschwader überlegene Verbände zu bilden, nur in unzureichender Weise Rechnung trug, wurden dem neuen Verbande des Admirals Stoddart die Panzerkreuzer „Carnarvon", „Cornwall", der Kleine Kreuzer „Bristol" und die Hilfskreuzer „Macedonia", „Edinburgh Castle" und „Orama" zugeteilt. Außerdem sollte der Panzerkreuzer „Defence", der vom Mittelmeer herangezogen wurde, zu seinen Streitkräften treten; Panzerkreuzer „Essex", den Admiral Cradock in richtiger Beurteilung der Sachlage ebenfalls angefordert hatte, sollte dagegen in Westindien verbleiben, wo er mit den beiden älteren französischen Kreuzern „Condé" und „Descartes" stationiert war. Die Aufgabe der Streitkräfte des Admirals Stoddart wurde dahin festgelegt, daß er „eine hinreichende Streitmacht zur Konzentration bereitzuhalten habe für den Fall, daß das deutsche Geschwader an dem Admiral Cradock vorbei aus dem Stillen Ozean entkäme"[2]). Es blieb ihm daher nach diesem Befehl zunächst Zeit, gegen „Karlsruhe" zu operieren.

In Ausführung der Anordnungen der Admiralität passierte Admiral Stoddart auf „Carnarvon" auf der Fahrt von den Kap Verdeschen Inseln nach Pernambuco in der Nacht vom 19. zum 20. Oktober in unmittelbarer Nähe des Ortes, an dem „Karlsruhe" am 18. den „Glanton" aufgebracht hatte, und des Punktes, auf dem wenige Tage später, am 23., die Versenkung des „Hurstdale" erfolgte. Der deutsche Kreuzer stand zur Zeit des Passierens des „Carnarvon" etwa 100 Seemeilen östlich[3]) von dessen Kurslinie, die westlich an Fernando Noronha vorbeiführte.

Am 24. Oktober trat der Panzerkreuzer „Defence", von Norden kommend, in das Gebiet nördlich von Rocas Riff ein; er passierte am 25. die Insel Rocas in unmittelbarer Nähe, um zunächst Pernambuco anzulaufen. Dabei stand er am 24. 3 Uhr nachmittags etwa 120 Seemeilen nordöstlich von „Karlsruhe" und kreuzte ihre nach Westen gerichtete Kurslinie am Abend dieses Tages. — Admiral Stoddart erhielt bei seinem Ein-

[1]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 181, 182.

[2]) „to keep sufficient force ready to concentrate in case the German squadron from the Pacific escapes past Admiral Cradock." (Corbett, Naval Operations, Vol. I, Seite 327.)

[3]) Siehe Heft Übersichtskarten (Anlage 6), Karte 7.

treffen in Pernambuco auf „Carnarvon" am 21. Oktober die Meldung, daß „Karlsruhe" am 20. östlich von Macau[1]) ihre Vorräte ergänzt habe. Er befahl daher „Briſtol", die bei den Abrolhos Rocks kohlte, und „Edinburgh Caſtle", die ſich nach Ergänzung ihrer Kohlenvorräte am gleichen Platz — dem während der Operationen 1914/15 dauernd von den Engländern benutzten Stützpunkt (secret coaling base) in den braſilianiſchen Hoheitsgewäſſern — auf dem Marſche nach Pernambuco befand, die Küſtengegend öſtlich Macau abzuſuchen. In Ausführung dieſes Auftrages ſtand der Hilfskreuzer am 24. mittags etwa 15 Meilen nordöſtlich von Macau und am Nachmittag des gleichen Tages 15 bis 20 Meilen nördlich des Lavandeira-Riffs, um von dort aus in den folgenden Tagen das Seegebiet um Rocas Riff und Fernando Noronha eingehend abzuſuchen. Vermutlich war es dieſer Hilfskreuzer, vor dem „Aſuncion" auf Grund der Beobachtung ſeines Funkſpruchverkehrs nach Norden auszuweichen im Begriff ſtand, als „Karlsruhe" am 24. mittags mit ihr zuſammentraf[2]). Nach der Abſicht des Admirals Stoddart ſollte ſich auch der Panzerkreuzer „Kent" an der Jagd auf „Karlsruhe" in den Gewäſſern bei Fernando Noronha beteiligen; doch wurde dieſer in den weſtafrikaniſchen Gewäſſern zurückgehalten, da hier etwa gleichzeitig mit dem Eintreffen der „Crefeld" in Teneriffa das Gerücht umlief, „Karlsruhe" ſei in der Nähe von Las Palmas aufgetaucht, und ſich in dieſen Gewäſſern nur unzureichende Streitkräfte für die Sicherung von Transporten zwiſchen dem Kapland und dem Kanal ſowie für das Abſuchen der weſtafrikaniſchen Inſelgruppen befanden. Durch dieſe Verhältniſſe wurde ſogar die Verſtärkung der Kap Verde-Station durch Streitkräfte der Kap Finiſterre-Station erforderlich, deren Chef, Kontreadmiral de Robeck, ſich gezwungen ſah, mit ſeinem Flaggſchiff vorübergehend die Kanariſchen Inſeln aufzuſuchen.

Engl. Panzerkreuzer **„Carnarvon"** (1903)

Länge	137,2 m
Waſſerverdrängung	11 020 t
Geſchwindigkeit	22,3—23,6 sm
Armierung	4-19 cm; 6-15 cm; 2 Tpd. R.
Beſatzung	655

Engl. Panzerkreuzer **„Defence"** (1907)

Länge	149,3 m
Waſſerverdrängung	14 830 t
Geſchwindigkeit	23,4 sm
Armierung	4-23,4 cm; 10-19 cm; 16-7,6 cm; 5 Tpd. R.
Beſatzung	755

[1]) Macau liegt etwa 35 Seemeilen weſtlich vom Lavandeira-Riff.

[2]) Siehe Seite 297.

Panzerkreuzer „Defence" hatte am 25. Oktober Pernambuco erreicht, wo durch „Annie Johnson"[1]) inzwischen die Nachricht von dem Standort der „Karlsruhe" am 23. eingetroffen war. Der Panzerkreuzer führte dessen ungeachtet die von der Admiralität erhaltene Anweisung aus, den Panzerkreuzer „Cornwall" als Wachtschiff bei den Abrolhos Rocks abzulösen, damit dieser sich dann, ebenso wie auch der Hilfskreuzer „Macedonia", an der Jagd auf „Karlsruhe" beteiligen könnte. Es waren somit Ende Oktober ein Panzerkreuzer, ein Kleiner Kreuzer und zwei Hilfskreuzer in dem Seegebiet nördlich und nordöstlich von Pernambuco durch die Aufgabe festgelegt, „Karlsruhe" zu stellen, zu einer Zeit, wo einerseits der deutsche Kreuzer bereits das Operationsgebiet bei Fernando Noronha verlassen hatte und wo anderseits der Admiral Cradock die Admiralität dringend um Verstärkungen gebeten hatte, um dem deutschen Kreuzergeschwader mit Erfolg entgegentreten zu können. Dabei hatte dieser englische Führer die Admiralität ausdrücklich darauf hingewiesen[2]), daß es zwecklos sei, „Karlsruhe" mit Schiffen zu jagen, die ihr sämtlich an Geschwindigkeit unterlegen waren und die an anderer Stelle dringend gebraucht wurden.

Es tritt hier klar in die Erscheinung, wie die Operationen der „Karlsruhe" in erheblichem Maße dazu beitrugen, sowohl die Vereinigung der britischen Streitkräfte gegen das deutsche Kreuzergeschwader in den südamerikanischen Gewässern zu beeinträchtigen als auch im östlichen Teil des Atlantik das Netz des britischen Handelsschutzsystems zu durchlöchern.

Auf dem Marsch nach den São João-Inseln sichtete „Karlsruhe" am 26. Oktober um 10 Uhr 15 Minuten nachmittags in Ostsüdost einen etwa Nordwest steuernden großen Dampfer. Um 11 Uhr vormittags brachte sie auf 1° 12′ Süd und 40° 49′ West den englischen Passagierdampfer „Van Dyck" (10 328 Br. R. T.) der Linie Lamport & Holt auf, der auf der Fahrt von Buenos Aires nach New York am 23. Bahia verlassen hatte und die Inseln Trinidad und Barbados anlaufen sollte. Der Dampfer war erst drei Jahre alt, hatte einen Wert von 200 000 £ und führte außer 210 Passagieren, meist Amerikanern, eine große Ladung an Stückgut, ferner etwa 1000 Tonnen gefrorenes Fleisch, 130 Sack Post und 2500 Dollar baren Geldes an Bord. Er war am 21. Oktober auf ungefähr 21° 16′ Süd und 39° 53′ West, zwischen den Abrolhos Rocks und Kap São Thomé von „Bristol" vor „Karlsruhe" gewarnt worden und war daher sehr vorsichtig, nachts abgeblendet und, ohne in den letzten sechs Tagen von der Funkentelegraphie Gebrauch zu machen, gefahren. Um den Passagieren genügende

[1]) Siehe Seite 296.

[2]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 184, 185.

Zeit zur Vorbereitung ihrer Ausschiffung zu gewähren und um die Proviantvorräte des Dampfers für die Ausrüstung der „Karlsruhe“ und ihrer Hilfsschiffe zu verwerten, wurde zunächst nur ein Wachtkommando an Bord der Prise belassen, die sodann etwa 25 Seemeilen nach Norden aus der Dampferfahrstraße herausgeführt wurde. Gleichzeitig wurden die am Vortage entlassenen Hilfsschiffe „Asuncion“, „Rio Negro“ und „Indrani“ funkentelegraphisch nach einem Punkte in 0° 50′ Süd und 41° West befohlen, wo der Kreuzer um 4 Uhr 30 Minuten nachmittags mit ihnen zusammentraf. Am 27. um 6 Uhr früh wurde unter Leitung der Schiffsoffiziere des englischen Dampfers mit der Umschiffung zunächst des Gepäcks der Passagiere begonnen. Dabei stellte es sich heraus, daß der größte Teil der Holzboote des „Van Dyck“ — der Dampfer war, wie erwähnt, erst drei Jahre alt und einer der größten der Linie — leck war; infolgedessen wurde das in sie verladene Gepäck völlig durchnäßt und mußte in die deutschen Boote hinübergegeben werden. Die Wirkung dieses Zwischenfalls auf die Passagiere blieb nicht aus. Gegen Mittag war die Gepäckverschiffung, um 7 Uhr abends die Umschiffung der Passagiere, der Besatzung und des Proviants für zehn Tage auf „Asuncion“ beendet. Auch die beiden noch auf „Rio Negro“ befindlichen englischen Dampferbesatzungen wurden auf „Asuncion“ untergebracht. Auf diesem Dampfer wurden den Frauen und Kindern der „Van Dyck“-Passagiere durchweg Kabinen zugewiesen; Kapitän und Schiffsoffiziere hatten dafür ihre Räumlichkeiten in entgegenkommender Weise zur Verfügung gestellt[1]).

Infolge der maßlosen Verleumdungen, die die Lügenpropaganda der Verbandsmächte gegen die deutsche Wehrmacht in der Presse über alle Welt verbreitet hatte, waren die Passagiere des „Van Dyck“ beim Erkennen der deutschen Nationalität der „Karlsruhe“ am 26. in eine verzweifelte Stimmung geraten, da sie fürchteten, einer grausamen Behandlung durch die deutschen „Barbaren“ anheimzufallen. Um so größer war ihre Überraschung, als sie sich nicht nur der erwarteten Mißhandlung und Beraubung nicht ausgesetzt sahen, sondern als vielmehr sowohl ihrer Person als auch ihrem Eigentum durch die „Karlsruhe“-Offiziere und -Besatzung die größte Fürsorge und rücksichtsvollste Behandlung zuteil wurde. Dem kolumbianischen Gesandten für Argentinien, der sich für die Fahrt auf „Van Dyck“ eine schriftliche Empfehlung des deutschen Gesandten in Buenos Aires an die Kommandanten deutscher Kreuzer und Hilfskreuzer verschafft hatte und der ebenfalls in urteilslosester Weise für seiner Angehörigen und sein Leben fürchtete, teilte Fregattenkapitän Köhler einen Offizier zu, um

[1]) Die entgegenkommende Behandlung der „Van Dyck“-Passagiere auf „Asuncion“ wird in Fayle, Seaborne Trade, Vol. I, Seite 317/318 ausdrücklich anerkannt.

ihm in besonderer Weise seine Höflichkeit zu bekunden. Auf „Asuncion" ließ er eine Bekanntmachung in verschiedenen Exemplaren anbringen, in der er den Lügennachrichten der feindlichen Presse scharf entgegentrat und gegenüber dem völlig einwandfreien Verhalten der deutschen Schiffsbesatzungen auf die nur noch in der englischen Marine herrschende Unsitte der Bezahlung von Offizier und Mann mit Prisengeldern hinwies. Die Passagiere gaben dann auch ihrer Dankbarkeit für die gute Behandlung durch die deutsche Besatzung verschiedentlich Ausdruck. In einem an den Kommandanten der „Karlsruhe" gerichteten Schreiben hieß es: „Ich möchte Ihnen allen für die sehr höfliche und edelmütige Behandlung danken, die Sie den Passagieren, den Offizieren und der Besatzung des Dampfers »Van Dyck« haben zuteil werden lassen. Niemand hätte berechtigterweise in dieser Beziehung unter den obwaltenden Umständen mehr erwarten können"[1]).

Der Erste Offizier und die Schiffsoffiziere des „Van Dyck" unterstützten die Offiziere der „Karlsruhe" in verständnisvoller Weise bei ihrem Bestreben, die Lage der Passagiere nach Möglichkeit erträglich zu gestalten. Energisches Einschreiten war anfänglich gegenüber dem alten Kapitän des englischen Dampfers erforderlich, der bei der Aufforderung, das übliche Protokoll mit der Verpflichtung, für die Dauer des Krieges nicht gegen Deutschland und seine Bundesgenossen zu kämpfen, zu unterzeichnen, seine Besatzung aufzuwiegeln versuchte. Die Androhung seiner Abführung auf „Karlsruhe" als Gefangener genügte, um ihn zu ordnungsmäßigem Verhalten zu veranlassen. Ein Teil der englischen Besatzung der Prise hatte sich vor seiner Ausschiffung stark betrunken, wie das auf den aufgebrachten englischen Schiffen sehr häufig beobachtet worden war.

Der Führer des Dampfers „Asuncion", Kapitän Fritsch, erhielt den Befehl, die Passagiere und Besatzungen der aufgebrachten englischen Schiffe nach Para zu bringen, diesen Hafen aber nicht vor dem 1. November anzulaufen, um eine Gefährdung der weiteren Operationen der „Karlsruhe" zu vermeiden. Nach Erledigung dieses Auftrages sollte der Dampfer nach der Anweisung vom 25. Oktober handeln. Ihm wurde außer den für die Gesandtschaft in Rio de Janeiro bestimmten Prisenakten Privatpost, ein Brief an den deutschen Konsul und eine Meldung an den Admiralstab mitgegeben: „»Karlsruhe« geht nach Zone II mit einem Begleitdampfer und einem Kohlendampfer. Habe alle Hilfsdampfer von Rocas und Umgebung zurückgezogen." Dem deutschen Konsul wurde unter anderem eine

[1]) „I wish to thank you one and all for the very courteous and generous treatment accorded the passengers, officers and crew of the S. S. „Van Dyck". — No one with reason could expect more under the circumstances."

Liste aller bisher von „Karlsruhe" aufgebrachten Dampfer übermittelt mit dem Ersuchen, die darin enthaltenen Angaben in weitestgehender Weise zu Veröffentlichungen in der südamerikanischen Presse zum Schaden der englischen Schiffahrt und zum Vorteil der deutschen Sache auszunutzen. Die Liste sollte zu dem gleichen Zwecke den Etappen Rio de Janeiro, La Plata und New York möglichst bald zugestellt werden. Der Konsul wurde ferner gebeten, den „Van Dyck"-Passagieren, insbesondere auch dem kolumbianischen Gesandten, jede mögliche Unterstützung zu gewähren, eine Liste der verpflichteten Angehörigen feindlicher Nationen von den drei Prisen „Glanton", „Hurstdale" und „Van Dyck" an den englischen Konsul zu übergeben und schließlich baldige Wiederabsendung der „Asuncion" oder eines Ersatzschiffes nachdrücklich zu betreiben.

„Asuncion" trat am 27. um 7 Uhr nachmittags die Fahrt nach Para an. In der Nacht vom 27. zum 28. wurde die Ausrüstung der „Karlsruhe", des „Rio Negro" und „Indrani" mit dem Proviant der Prise fortgesetzt; sie wurde am 28. 5 Uhr 30 Minuten morgens beendet. Nachts um 11 Uhr 30 Minuten steuerte aus südöstlicher Richtung ein Dampfer auf „Karlsruhe" und die Begleitschiffe zu. Angehalten, erwies er sich als der englische Dampfer „Royal Sceptre" aus London, mit einer Kaffeeladung im Werte von 230 000 £ von Santos nach New York unterwegs. Ein großer Teil der Ladung war nach Toronto via New York bestimmt. Der Kapitän unterschlug jedoch die Ladungspapiere[1]), in denen sich diese Angabe befand, er zeigte vielmehr das für die Zollbehörde in New York bestimmte Papier vor, und es gelang ihm, den Eindruck zu erwecken, daß die gesamte Ladung neutrales Eigentum sei. Infolgedessen sah sich der Kommandant der „Karlsruhe" veranlaßt, bei dem hohen Wert der als neutral anzusehenden Ladung im Verhältnis zu dem geringen Wert des feindlichen Dampfers auf die Versenkung dieses Schiffes zu verzichten.

Nachdem „Van Dyck" am 28. Oktober um 6 Uhr früh auf 0° 50′ Süd und 41° 45′ West gesprengt und um 6 Uhr 30 Minuten versenkt war, wurden „Rio Negro" und „Indrani" nach den ihnen am 25. zugewiesenen Warteſtellungen entlassen, während „Karlsruhe" den Marsch nach den São João-Inseln antrat, wohin der Kohlendampfer „Farn" schon am Tage vorher vorausgesandt war. Am 29. um 7 Uhr 30 Minuten vormittags begann bei den São João-Inseln die Kohlenübernahme aus „Farn", die am 30. um 8 Uhr abends beendet war. Nachdem 1150 Tonnen Kohlen übergenommen waren, befand sich ein Vorrat von 1450 Tonnen an Bord des Kreuzers. Um 8 Uhr 30 Minuten nachmittags bereits verließ „Karlsruhe" den Ankerplatz, um den Treffpunkt von „Rio Negro" und „Indrani"

[1]) Nach Fayle, Seaborne Trade, Vol. I, Seite 318.

anzusteuern, während „Farn" die ihm zugewiesene Trefflinie aufsuchte. Am 31., 6 Uhr vormittags, wurde auf 0° 30′ Süd und 45° 30′ West die Vereinigung mit „Rio Negro" und „Indrani" vollzogen, mit denen Kurs auf die Maraca-Insel gesetzt wurde. Bei dieser sollte der Kohlenvorrat nochmals voll aufgefüllt werden, um mit möglichst hohen Bunkerbeständen in Westindien einzutreffen. Einer nochmaligen Begegnung mit „Asuncion", die um 1 Uhr 30 Minuten nachmittags in Sicht kam, wurde durch Ausweichen in südöstlicher Richtung aus dem Wege gegangen. Am 1. November um 4 Uhr 30 Minuten ankerte „Karlsruhe" etwa 15 Seemeilen nordöstlich der Maraca-Insel, wo sie zwei Stunden später mit der Kohlenergänzung aus „Indrani" begann. Zur Zeit des Ankerns lief der Flutstrom mit einer Stärke von 3,5 Seemeilen; seine höchste Geschwindigkeit erreichte der Strom um 11 Uhr 30 Minuten bei Ebbe mit 6 Seemeilen. Um 1 Uhr 30 Minuten vormittags am 2. November schwojten die Schiffe von Südsüdwest über Süd auf Ostsüdost. Dabei rissen sie sich voneinander los, so daß die Kohlenübernahme unterbrochen werden mußte, nachdem 230 Tonnen übergenommen waren. Um 2 Uhr nachts wurde Anker gelichtet und mit Kurs Nord der Marsch nach Westindien fortgesetzt. „Indrani" und „Rio Negro" folgten dem Kreuzer, dessen Absicht es war, auf den Zufahrtstraßen nach Barbados und Trinidad den Handelskrieg fortzusetzen, vorher aber einen Handstreich gegen die Reede von Barbados auszuführen, auf der nach den vorliegenden Nachrichten mit lebhaftem Dampferverkehr zu rechnen war.

Am 4. November 6 Uhr 30 Minuten nachmittags stand „Karlsruhe" bei klarem, sichtigem Wetter auf 11° 7′ Nord und 55° 25′ West mit nordwestlichem Kurs, gefolgt von den Begleitdampfern „Rio Negro" und „Indrani". Nach dem dienstlichen Bericht des Ersten Offiziers S. M. S. „Karlsruhe", Kapitänleutnants Studt, fand etwa um 6 Uhr 30 Minuten nachmittags eine heftige Explosion im Vorschiff statt, der noch mehrere schwächere Detonationen folgten. In der Höhe der Kommandobrücke schlug eine schwarze Qualmwolke, gefolgt von einer hohen Feuersäule, aus dem Deck. Das ganze Vorschiff wurde abgerissen und versank, nach Backbord abbrechend, nach kurzer Zeit. Kommandoturm, Brücke und Fockmast mit Scheinwerfern wurden über Bord geschleudert, der vordere Schornstein fiel nach Backbord über die vordere Laufbrücke. Durch die gerissenen Schotten, verbeulten Türen und Panzerdeckel strömte das Wasser trotz sofortigen Schließens aller Schotten über das Zwischendeck in das Mittelschiff bis etwa zur Schiffshälfte. Nur dem Vorhandensein einer Kohlendeckslast von ungefähr 100 Tonnen auf dem Achterdeck war es zu verdanken, daß die durch

das einströmende Wasser bewirkte Senkung des Vorschiffes um beinahe eine halbe Stunde verzögert wurde. An ein Lenzen der gefluteten Abteilungen war nicht zu denken, da die Hauptlenzrohre vor den in den Abteilungen VIII und IX sitzenden Absperrschiebern zerstört waren. Es wurde deshalb der Befehl „Feuer aus!" gegeben und der Besatzungsrest, einschließlich vieler im Wasser Schwimmenden, die zum großen Teil mehr oder weniger starke Verbrennungen durch brennendes Öl oder Verstümmelungen davongetragen hatten, vermittels der beiden Rettungsboote und der von den Hilfsschiffen gesandten Beiboote in Sicherheit gebracht. Mit dem Schiff gingen der Kommandant, Fregattenkapitän Köhler, und der wachhabende Offizier, Oberleutnant z. See Frhr. v. Althaus, sowie 261 Unteroffiziere und Mannschaften unter. Die hohe Zahl fand ihre Erklärung in dem Umstande, daß die Katastrophe zur Abendbrotzeit eintrat, wo die gesamte dienstfreie Mannschaft im Vorschiff versammelt war, während die Offiziere und Deckoffiziere zum Abendessen in ihren Messen im Hinterschiff sich befanden. Der Anwesenheit der beiden Begleitschiffe „Rio Negro" und „Indrani" war es zu danken, daß alle Überlebenden einschließlich der Schwerverletzten gerettet werden konnten. Von der gesamten Ausrüstung wurden im wesentlichen nur die Kutter und die bis zuletzt in Gebrauch gewesene Kriegsflagge geborgen. Die Überlebenden — 17 Offiziere, 17 Deckoffiziere, 112 Unteroffiziere und Mannschaften — retteten zumeist nur das nackte Leben. An Geheimsachen war es möglich, die Kriegstagebücher nebst Telegrammkladde und die Klarschiffvorschrift in Sicherheit zu bringen. Der gerettete Besatzungsteil wurde auf das Hilfsschiff „Rio Negro" übergeführt; die Überschiffung erfolgte in mustergültiger Ruhe und Ordnung, nachdem der Erste Offizier mit dem Leitenden Ingenieur durch die unteren Räume des Schiffes gegangen war und festgestellt hatte, daß einerseits das heftig einströmende Wasser jeden Versuch, den hinteren Teil des Schiffes schwimmend zu erhalten, aussichtslos erscheinen ließ und daß anderseits keine Lebenden mehr in den unteren Räumen sich befanden. Erst auf den Befehl „Feuer aus, alle Mann aus dem Schiff" verließ das Maschinenpersonal seine Stationen, auf denen es bis zuletzt bemüht gewesen war, den erforderlichen Dampf für die Wiederinbetriebnahme der Lichtmaschinen und Lenzpumpen zu erzeugen. Kurz nach dem Absetzen des letzten Bootes, um 6 Uhr 57 Minuten, schoß das Hinterschiff S. M. S. „Karlsruhe" unter einem dreifachen „Hurra" der überlebenden Besatzung in die Tiefe; es versank auf etwa 4000 m Wasser.

Die Ursache der Explosion, die im Torpedobreitseitraum angenommen wurde, hat mit Sicherheit nicht festgestellt werden können, da alle unmittel-

bar Beteiligten mit dem Schiff untergegangen sind. In der Nähe des Explosionsherdes befanden sich mehrere Schiffstorpedos, die übrige Torpedomunition, vier Kisten in der Torpedozündungslast aufbewahrten Sprengdynamits, die scharfe 10,5 cm-Gefechtsmunition der vorderen Kammer und das im Vorschiff gelagerte Heizöl; nicht ausgeschlossen erscheint, daß das aus „Condor" entnommene und mit Petroleum gemischte Öl[1]) die Ursache der Explosion gewesen ist. Bei den Offizieren entstand zunächst der Eindruck, das Schiff habe einen Torpedotreffer erhalten; da aber kein Feind in Sicht war, auch kein Unterseeboot in Frage kam, so fällt diese Möglichkeit fort.

5. Rückblick auf die Erfolge S. M. S. „Karlsruhe". Erfahrungen im Kreuzerkrieg.

Die Erfolge im Kreuzerkrieg.

In der Zeit vom Kriegsausbruch bis zum 26. Oktober 1914 brachte S. M. S. „Karlsruhe" sechzehn britische und einen holländischen Dampfer mit britischer Ladung von 72 805 bzw. 3804 Br. R. T., insgesamt von 76 609 Br. R. T. auf. Der Wert der Schiffe und Ladungen belief sich nach Schätzungen, die für die Liverpool and London War Risks Insurance Association aufgestellt wurden, auf mehr als 1½ Millionen £ (30,6 Mill. M.). Angehalten, wegen des angeblich neutralen Charakters seiner wertvollen Ladung (230 000 £), aber freigelassen wurde außerdem der britische Dampfer „Royal Sceptre". Eine Übersicht über die Prisen ist in der folgenden Zusammenstellung gegeben:

Lfd. Nr.	Name	Nationalität	Größe in Br. R. T.	Datum der Aufbringung	Bemerkungen
	1. Nach Aufbringung versenkte Dampfer.				
1	„Bowes Castle" . .	englisch	4 650	18. 8. 14	
2	„Maple Branch" . .	=	4 338	3. 9. 14	
3	„Highland Hope" . .	=	5 150	14. 9. 14	
4	„Cornish City" . . .	=	3 816	21. 9. 14	
5	„Maria"	holländisch	3 804	21. 9. 14	
6	„Rio Iguassu" . . .	englisch	3 817	22. 9. 14	
7	„Niceto de Larrinaga"	=	5 018	6. 10. 14	
8	„Lynrowan"	=	3 384	7. 10. 14	
9	„Cervantes"	=	4 635	8. 10. 14	
10	„Pruth"	=	4 408	8. 10 14	
11	„Condor"	=	3 053	11. 10. 14	
12	„Glanton"	=	3 021	18. 10. 14	
13	„Hurstdale"	=	2 752	23. 10. 14	
14	„Van Dyck"	=	10 328	26. 10. 14	
		Summe	62 174		

[1]) Siehe Seite 290.

Lfd. Nr.	Name	Nationalität	Größe in Br. R. T.	Datum der Aufbringung	Bemerkungen
	2. Nach Aufbringung als Hilfsschiffe verwandte Dampfer.				
1	„Strathroy"	englisch	4 336	31. 8. 14	Versenkt am 25. 9. 14.
2	„Indrani"	=	5 706	17. 9. 14	Versenkt am 9. 11. 14.
3	„Farn"	=	4 393	5. 10. 14	Am 12. 1. 15 in San Juan de Puertorico eingelaufen.
		Summe	14 435		
		Insgesamt	76 609		

An Kohlen fielen in die Gewalt S. M. S. „Karlsruhe" auf den Prisen insgesamt 33 400 Tonnen; davon wurden 14 100 Tonnen auf älteren, zur Verwendung als Hilfsschiffe ungeeigneten Dampfern versenkt, 19 300 Tonnen auf den Hilfsschiffen „Strathroy", „Indrani" und „Farn" für die Versorgung des Kreuzers vorgesehen.

Während „Karlsruhe" 16 britische Dampfer mit 72 805 Br. R. T. versenkte, schädigte „Emden", die insgesamt 23 Dampfer mit 101 182 Br. R. T. aufbrachte[1]), die britische Schiffahrt durch Versenkung von 16 Dampfern mit 70 825 Br. R. T. Der Geldwert der versenkten Dampfer und Ladungen war auf seiten der „Emden" erheblich größer, dank vor allem der kostbaren Ladung des „Troilus"[1]). Anderseits gelang es „Emden" nicht, abgesehen von 4500 Tonnen Zucker auf dem Dampfer „Tymeric", wesentliche Mengen an Lebensmitteln zu erfassen — die Getreideschiffe von Karachi liefen nördlich des von „Emden" bedrohten Seegebietes nach Westen, Fleischdampfer von Australien traf „Emden" nicht an; „Karlsruhe" dagegen vermochte die britische Lebens- und Futtermittelversorgung durch Versenkung nicht unbeträchtlicher Mengen an Weizen, Hafer, Gerste und Mais unmittelbar zu beeinträchtigen. Die mittelbare Wirkung der Kreuzerkriegstätigkeit S. M. S. „Karlsruhe" auf die britische Schiffahrt wiederum war geringer als die durch „Emden" ausgeübte. Diese lag dem Handelskrieg in begrenztem Seegebiet vielfach unmittelbar vor den indischen Häfen ob. Die Erfolge ihrer Tätigkeit traten meist wenige Tage nach der Aufbringung einer Anzahl von Schiffen durch die Ankunft der Besatzungen genommener Dampfer in den indischen Häfen in die Erscheinung. Die gesamte britische Schiffahrt wurde daraufhin in dem betreffenden Seegebiet eingestellt. „Karlsruhe" operierte dagegen auf offener See; wenn auch einzelne Dampfer auf den Handelsstraßen zwischen Südamerika und Europa als überfällig gemeldet wurden, so blieb es doch infolge der Zurückhaltung der Dampferbesatzungen auf den deutschen Begleitschiffen lange Zeit unbe-

[1]) Siehe Seite 85.

kannt, welche Teile der ausgedehnten Handelsstraßen von dem Kreuzer bedroht waren. Eine Stillegung der gesamten Schiffahrt auf diesen Straßen kam kaum in Frage, die Ausdehnung des betroffenen Seegebietes gestattete dagegen die systematische Verlegung der Handelswege in bestimmten Zeitabschnitten und damit die Sicherung der Schiffahrt gegen feindliche Handelszerstörer in ganz anderem Maße, als sich diese im Indischen Ozean mit seinen engen Durchfahrten ermöglichen ließ. Anderseits erlaubte gerade die Ausdehnung des Seegebietes dem Handelszerstörer ein längeres Verweilen auf den lohnenden Kreuzergründen, da ein Bekanntwerden seiner Stellung und ein Auffinden durch feindliche Kreuzer hier weit weniger in Frage kam.

Wenn auch das Auftauchen der „Karlsruhe" in Verbindung mit dem Bekanntwerden einzelner Erfolge der „Dresden"[1]) im August und Anfang September einen lähmenden Einfluß auf die gesamte südamerikanische Schiffahrt ausübte, so bewirkte doch die im September allmählich sich anbahnende Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse in Argentinien infolge Abschlusses umfangreicher Kontrakte über Lieferung von Gefrierfleisch nach England, infolge des Ankaufs erheblicher Getreidemengen für das Vereinigte Königreich und der nun einsetzenden Verschiffung der Maisernte eine erhöhte Nachfrage nach Schiffsraum und ein Anschwellen des Verkehrs auf den Handelsstraßen nach Europa. In gleicher Richtung wirkte die sich auch in Brasilien, wenngleich in langsamerem Tempo durchsetzende wirtschaftliche Erholung.

Die Notwendigkeit, die Verbindungen mit Südamerika zur Durchführung der Lebensmittelversorgung Großbritanniens auf alle Fälle aufrechtzuerhalten, bewirkte wiederum, daß die von Südamerika nach Europa führenden Handelsstraßen ein aussichtsreiches Operationsgebiet für „Karlsruhe" und die deutschen Hilfskreuzer blieben. Eine Folge der Tätigkeit S. M. S. „Karlsruhe" war es, daß diese Notwendigkeit von den Engländern teuer erkauft werden mußte, indem z. B. bei Bekanntwerden der Versenkung von 13 britischen Schiffen durch den deutschen Kreuzer nach Einlaufen der „Crefeld" in Teneriffa die Kriegsversicherungsraten für den südatlantischen Verkehr von 4 auf 6 v. H. stiegen und nach Aufbringung des „Van Dyck" Ende Oktober für Fahrten nach den brasilianischen Häfen von 3 auf 6 v. H. emporschnellten. Der Eingang der Nachricht von dem Einlaufen der „Crefeld" in Teneriffa mit den Besatzungen der versenkten Dampfer verursachte in England bei den Reedereien und Versicherungsgesellschaften heftige Bestürzung, und zeitweise schien es, als ob die Ver-

[1]) Siehe Seite 263.

senkung der 13 Schiffe die völlige Stillegung des Verkehrs nach Südamerika zur Folge haben würde[1]). Auf ein kurze Zeit danach auftretendes Gerücht hin, „Karlsruhe" habe auch den am 8. Oktober von England abgegangenen Dampfer „Highland Heather" versenkt, wurde erwogen, die Versicherungsraten weiter auf 7—10 v. H. heraufzusetzen. Nur das energische Eingreifen der britischen Admiralität vermochte in solchen kritischen Augenblicken die Schiffahrt und damit die Lebensmittelversorgung Großbritanniens in Gang zu halten.

Es ist schon an anderer Stelle darauf hingewiesen, in welchem Umfange „Karlsruhe" durch ihre erfolgreiche Tätigkeit nicht nur zahlreiche englische Seestreitkräfte in Atem hielt, die unmittelbar mit ihrer Verfolgung beauftragt waren, sondern auch die Maßnahmen der englischen Admiralität zur Feststellung und Niederkämpfung des Kreuzergeschwaders zuungunsten der englischen Kriegführung beeinflußte und schließlich auch auf die strategische Lage in den ostatlantischen Gewässern einwirkte[2]). Noch lange nach ihrem Untergang, der monatelang mit Erfolg geheim gehalten werden konnte, wurde die Verteilung der britischen Seestreitkräfte durch das Bestreben, den deutschen Handelszerstörer unschädlich zu machen, beeinflußt, wie Corbett in dem ersten Band der Naval Operations[3]) ausdrücklich zugibt: „Noch lange Zeit nach ihrem Untergange beschäftigte sie unsere Kreuzer und störte unsere Dispositionen. Ihre Erfolge waren zu beträchtlich, als daß man ihr die Möglichkeit hätte gewähren dürfen, weiteren Schaden anzurichten."

Unmittelbar nach der Niederkämpfung der „Emden" — wenige Tage nach dem Untergang der „Karlsruhe" — befahl die britische Admiralität die australischen Kleinen Kreuzer „Sydney" und „Melbourne" nach dem Atlantischen Ozean, um die Jagd auf „Karlsruhe" mit für diesen Zweck geeigneten Streitkräften aufnehmen zu können. Noch in den Anweisungen, die die Admiralität nach der Falkland-Schlacht für die Verteilung der Seestreitkräfte im Atlantischen Ozean erließ, spielte die Aufgabe, „Karlsruhe" zu stellen, die um diese Zeit bei den Bahamas gemeldet war, eine Hauptrolle. Außer den beiden australischen Kreuzern wurde „Dartmouth" von der Kap-Station zu diesem Zweck nach der brasilianischen Küste gesandt, ganz abgesehen von den sonstigen Streitkräften — den Panzerkreuzern „Carnarvon", „Cornwall", dem Linienschiff „Canopus", den Kleinen Kreuzern „Glasgow" und „Bristol" sowie zwei Hilfskreuzern —, die dem

[1]) Nach Journal of Commerce vom 24. Oktober 1914.

[2]) Siehe Seite 300, 301.

[3]) Seite 373.

Admiral Stoddart für die Unschädlichmachung der im Südatlantik noch vermuteten deutschen Kreuzer zur Verfügung gestellt wurden. Selbst der in der Nordsee nur schwer zu entbehrende Schlachtkreuzer „Princeß Royal", der Ende November 1914 in Westindien stationiert war, um dem Kreuzergeschwader im Falle seines Durchbruchs durch den Panama-Kanal entgegenzutreten, wurde vorübergehend mit der Aufgabe betraut, „Karlsruhe" zu jagen, so daß er erst am 19. Dezember von Jamaica aus die Heimreise antreten konnte. Außer den australischen Kleinen Kreuzern „Melbourne" und „Sydney" wurde auch der Schlachtkreuzer „Australia" für diese Aufgabe bestimmt, der nach der Falkland-Schlacht Befehl erhielt, durch den Panama-Kanal nach Westindien zu gehen, der aber wegen zu großer Länge die Schleusen nicht passieren konnte und daher den Weg um das Kap Horn nehmen mußte. Ende Februar lief der Panzerkreuzer „Carnarvon" beim Auslaufen von den Abrolhos Rocks nach Lavandeira zwecks Operierens gegen „Karlsruhe" auf ein Riff, wobei er schwer beschädigt und längere Zeit außer Gefecht gesetzt wurde. Um diese Zeit wurden auch die Kleinen Kreuzer „Liverpool" und „Gloucester" von der Grand Fleet entsandt, um zunächst nach dem Hilfskreuzer „Kronprinz Wilhelm" zu fahnden. Auch sie wurden dazu verwandt, der „Karlsruhe" nachzuspüren, bis die Admiralität am 19. März 1915[1]) in den Besitz einer Nachricht gelangte, nach der „Karlsruhe" schon Anfang November 1914 in Westindien verlorengegangen sei.

So war es dem Unternehmungsgeist des „Karlsruhe"-Kommandanten, Fregattenkapitäns Köhler, zu danken, daß in einem Zeitraum von über vier Monaten nach dem Untergang des Kreuzers nicht weniger als 2 britische Schlachtkreuzer, 7 moderne Kleine Kreuzer, 2 Panzerkreuzer und verschiedene Hilfskreuzer damit befaßt wurden, den deutschen Kreuzer zu stellen, dessen energische und überlegte Führung der britischen Handelsschiffahrt so tiefe Wunden geschlagen hatte; — ein Erfolg, wie er in der Kriegsgeschichte wohl kaum jemals dem Geiste eines nach ruhmvoller Laufbahn gesunkenen Kreuzers beschieden war.

Die Durchführung des Kreuzerkrieges.

Während „Emden" zur Handelskriegführung in ein Seegebiet entsandt wurde, in dem eingehende Vorarbeiten für den Kreuzerkrieg im Frieden nicht getroffen waren, da im Indischen Ozean deutsche Kreuzer in Friedenszeiten nicht dauernd stationiert waren, konnte der Kommandant der „Karlsruhe" ein Operationsgebiet für den Kreuzerkrieg wählen, in dem er in der

[1]) Nach Corbett, Naval Operations, Vol. II, Seite 240.

Lage war, die im Frieden vom Admiralstab der Marine im Zusammenarbeiten mit dem ostamerikanischen Stationskreuzer getroffenen umfassenden Vorarbeiten voll auszunutzen. Fregattenkapitän v. Müller, der „Emden"-Kommandant, war für die Versorgung seines Kreuzers zunächst allein auf den Kohlendampfer „Markomannia" angewiesen, den er von Ostasien aus mit sich führte; er mußte im übrigen darauf vertrauen, die erforderlichen Kohlen und Vorräte auf den Prisen zu finden, zumal der Etappendienst in Niederländisch-Indien sich als nicht ergiebig erwiesen hatte. Auf einen geregelten Nachrichtendienst mußte er völlig verzichten. Fregattenkapitän Köhler dagegen trat, nachdem er die ersten großen Schwierigkeiten bezüglich der Bekohlung in Westindien in den Tagen nach Kriegsausbruch durch sein energisches Handeln überwunden hatte, beim Erreichen des von ihm in Aussicht genommenen Operationsfeldes in den vollen Genuß der Früchte, die die deutsche Friedensvorarbeit an der südamerikanischen Küste getragen hatte. Im Operationsgebiet angelangt, fand er in der Nähe von Rocas Riff nicht weniger als drei von der Etappe Rio entsandte, als Begleitdampfer geeignete Schiffe vor, während er selbst bereits einen in Westindien angetroffenen Dampfer als Begleitschiff mitführte. Ebenso konnte er für seine Operationen von vornherein den Nachrichtendienst nutzbar machen, der nach Kriegsausbruch auf Grund der im Frieden getroffenen Vorbereitungen ohne weiteres in Tätigkeit trat.

In dem für die Handelskriegführung überaus günstigen Operationsfeld führte Fregattenkapitän Köhler seinen Kreuzer entschlossen und umsichtig, ohne je die erforderliche Vorsicht außer acht zu lassen. Er wählte seine jeweilige Stellung nach den aus Zeitungen und Funkspruchnachrichten entnommenen Nachrichten über die Bewegungen der feindlichen Handelsschiffe und unter sorgfältiger Berücksichtigung der auf Grund der Beobachtung des feindlichen Funkspruchverkehrs zu mutmaßenden jeweiligen Stellungen der feindlichen Kriegsschiffe. Vor diesen wich er bewußt aus, in der richtigen Überzeugung, daß es nicht Sache seines Kreuzers sei zu fechten, solange er seine Aufgabe ohne Kampf durchführen könne.

Von seinem Offizierkorps als „Meister im Disponieren" gepriesen, verstand er es, die von den Etappen bereitgestellten Begleitschiffe, ebenso wie die als Hilfsschiffe verwandten Prisen für die Kreuzerkriegführung auf das zweckmäßigste auszunutzen. Während ein Teil der Dampfer in unmittelbarem Anschluß an den Kreuzer verwandt wurde, um diesen beim Absuchen der Handelsstraßen in breiter Formation (Aufklärungslinie) zu unterstützen und um die Besatzungen der Prisen an Bord zu nehmen, wurden die übrigen in der Regel einzeln auf Trefflinien aufgestellt, die

außerhalb der befahrenen Dampferstraßen lagen. Anhäufungen von Dampfern auf einer Linie, wie sie nach Kriegsausbruch zunächst vorgefunden wurden, vermied Kapitän Köhler, um das Auffinden der Schiffe durch den Gegner zu erschweren und die Fortnahme mehrerer Dampfer durch ein feindliches Kriegsschiff zu verhindern. Auch die Stationierung von Kohlenschiffen in unmittelbarer Anlehnung an Land, in Buchten usw. hielt er für ungünstig, eine Erfahrung, die übrigens durch die Vorkommnisse in Niederländisch-Indien ihre Bestätigung fand[1]).

Die Bekohlung des Kreuzers führte Kapitän Köhler unter geschickter Ausnutzung einzelner an der brasilianischen Nordküste gelegenen, besonders geeigneten einsamen Ausrüstungsplätze aus, ohne hier indessen länger zu verweilen, als für die Kohlenübernahme selbst unbedingt notwendig war. Sobald er, z. B. nach Ankunft von „Crefeld" in Teneriffa, Anlaß zu der Vermutung hatte, die Benutzung des Kohlenplatzes könnte dem Gegner bekannt geworden sein, mied er ihn und wechselte sein Operationsfeld. Das Vorhandensein des günstig gelegenen Kohlenplatzes bei Lavandeira-Riff in der Nähe des Kreuzgebietes überhob „Karlsruhe" der Notwendigkeit, in offener See zu kohlen, was trotz des in den Monaten August bis Oktober in jenem Seegebiet angetroffenen sehr günstigen Wetters (meist wehte Ost—Südostwind mäßiger Stärke) nur selten möglich gewesen wäre. Der einzige Versuch, der am 22. September bei schönem Wetter unternommen wurde, bei einer Prise auf See längsseit zu gehen, um aus ihr die Kohlenvorräte zu ergänzen, mußte wegen der herrschenden See und Dünung aufgegeben werden[2]).

An Kohlen hatte „Karlsruhe" nach dem Eintreffen im Operationsgebiet dauernd Überfluß, da es ihr glückte, eine Anzahl der für die englische Marine bestimmten und sonstiger mit Kohlen beladenen Schiffe[3]) aufzubringen. Ungünstig gestaltete sich die Ergänzung ihrer Heizölvorräte, da diese aus den Ölbeständen des „Kronprinz Wilhelm" infolge der unerwarteten Störung der Ausrüstung durch „Suffolk" nicht aufgefüllt werden konnten und Heizöldampfer später nicht angetroffen wurden. Daß die für die deutschen Kreuzer abgefertigten Nachfuhrschiffe Heizöl nicht mit sich führten, war zum Teil dadurch bedingt, daß sie durch eine derartige Zuladung ihren Charakter als Zufuhrschiffe für eine der Krieg führenden Parteien unmißverständlich offenbart hätten. In heutiger Zeit, in der die Ölheizung auch auf Handelsschiffen einen weit größeren Umfang angenommen hat und in der daher der Verkehr von Öl-

[1]) Siehe Seite 12.
[2]) Siehe Seite 282.
[3]) Siehe Seite 309.

dampfern auf See ein viel häufigerer ist, als es noch 1914 der Fall war, würde auch die Ergänzung der Ölvorräte durch einen Handelskrieg führenden Kreuzer sich günstiger gestalten als im Falle der „Karlsruhe".

Alle sonstigen Vorräte für den Betrieb des Schiffes und der Maschinen und für die Versorgung der Besatzung konnte der Kreuzer in reichlichem Maße aus den Prisen entnehmen; er nährte sich in wahrstem Sinne des Wortes von dem Kreuzerkrieg. Wie auf „Emden" wurden auch auf „Karlsruhe" die strengsten Maßnahmen getroffen, um die ordnungsmäßige Übernahme aller aus den Beständen der Prisen benötigten Vorräte und ihre rechnungsmäßige Nachweisung an Bord des Kreuzers sicherzustellen.

Die Behandlung der Besatzungen der genommenen Dampfer und diejenige der Passagiere erfolgte seitens des Kommandanten und der Besatzung S. M. S. „Karlsruhe" in der gleichen ritterlichen Weise, wie sie auf S. M. S. „Emden" geübt wurde. Die Freilassung der Besatzungen geschah allgemein auf die Unterschrift eines Protokolls hin, in dem sich jeder einzelne zu verpflichten hatte, im Kriege nicht die Waffen gegen das Deutsche Reich und seine Verbündeten zu ergreifen. Listen der in dieser Weise Verpflichteten wurden dem englischen Konsul des Landungsplatzes zugestellt. Bei der Aufbringung des „Van Dyck" fand die Fürsorge für die Passagiere, abgesehen von ihrer rücksichtsvollen Behandlung bei der Überschiffung und Unterbringung auf „Asuncion", ihren Ausdruck noch darin, daß der Kommandant sie in einem Briefe der besonderen Obhut des deutschen Konsuls in Para empfahl, dem er schrieb: „Ich bitte alles zu tun, was in Ihrer Macht steht, um den gelandeten Passagieren, in erster Linie den Amerikanern, behilflich zu sein. Unter ihnen befindet sich der kolumbianische Gesandte in Argentinien, Herr Enrique Olaya Herrera, der mir von unserem Gesandten in Buenos Aires empfohlen ist." Auch die Gegner konnten nicht umhin, die Ritterlichkeit der Kriegführung S. M. S. „Karlsruhe" rückhaltlos anzuerkennen, wie sie sich gegenüber S. M. S. „Emden" in gleicher Weise zu solchem Bekenntnis genötigt gesehen hatten.

Dadurch, daß Fregattenkapitän Köhler bei Beginn seiner Handelskriegsoperationen über eine Anzahl als Begleitdampfer geeigneter Schiffe verfügte, war er in der Lage, einen oder mehrere von ihnen in unmittelbarem Anschluß an den Kreuzer zu verwenden, um ein größeres Seegebiet abzusuchen und um die Prisenbesatzungen auf ihnen unterzubringen. Er konnte die Gefahr in Kauf nehmen, beim Zusammentreffen mit feindlichen Streitkräften einen der Dampfer in die Hände des Gegners fallen zu lassen, da er die übrigen Kohlen- und Begleitdampfer auf sicheren Trefflinien warten ließ und die Kohlen- und Vorratsergänzung infolge-

dessen auch bei Verlust des einen oder anderen Dampfers sichergestellt wußte. In dieser Beziehung war der Kommandant der „Emden", der nur einen deutschen Dampfer zu seiner Verfügung hatte, weit ungünstiger gestellt[1]) als derjenige der „Karlsruhe". Dieser war daher auch in der Lage, die Besatzungen der Prisen viel länger auf See zurückzuhalten als Fregattenkapitän v. Müller, der sich genötigt sah[2]), sie nach kurzen Vorstößen gegen den feindlichen Handel auf einem der aufgebrachten Dampfer in einen nahen Hafen zu senden. Gerade diese Zurückhaltung der feindlichen Besatzungen auf See setzte den Kommandanten S. M. S. „Karlsruhe" in den Stand, für lange Zeit einen Schleier über die Operationen seines Kreuzers zu breiten. Dazu kam, daß das Operationsgebiet der „Karlsruhe" auf offener See lag und die Schiffe beim Passieren dieses Gebietes meist eine längere Überseefahrt vor sich hatten, ihr Ausfall also erst nach einiger Zeit in die Erscheinung treten konnte und daß sie aus dem gleichen Grunde nicht so bald Signal- und Beobachtungsstationen zu passieren hatten, die ihr Erscheinen oder Ausbleiben zu melden gehabt hätten. „Karlsruhe" brauchte daher, solange die feindlichen Besatzungen nicht in einem neutralen Hafen gelandet waren, nur die Möglichkeit in Betracht zu ziehen, daß neutrale Handelsschiffe, die sie gesichtet hatten oder von ihr angehalten waren, ihren Standort melden würden.

Hinsichtlich der Ausrüstung der Begleitdampfer durch die sie entsendenden Etappenstellen wurden wertvolle Erfahrungen gewonnen: Mit der Eigenart des zu versorgenden Kreuzers müssen die in Frage kommenden Stellen — Etappen, Konsuln — eingehend vertraut sein. Das muß durch häufiges Anlaufen der in Betracht kommenden Häfen im Frieden gewährleistet werden. So wäre im Fall „Karlsruhe" die Entsendung von Heizöl trotz aller Schwierigkeiten von mehreren Stellen aus dringend erwünscht gewesen. Vorrichtungen auf den Begleitschiffen für die schnelle Bekohlung von Kriegsschiffen wurden von „Karlsruhe" als besonders notwendig, das Vorhandensein von Reisbrooken aus starkem Segeltuch, mittels deren bei jedem Anheißen eine Tonne Kohlen an Bord des Kreuzers gegeben werden konnte, als sehr zweckmäßig bezeichnet. Die Ausrüstung mit Karten aller in Frage kommenden Seegebiete bedarf besonderer Aufmerksamkeit.

Als Mangel wurde auf „Karlsruhe" empfunden, daß die Begleitdampfer nicht vor Abgang aus den Häfen alles für den Kriegsdienst ungeeignete Personal — Ausländer, weibliches Personal, ältere Leute — abgegeben und dafür möglichst viele Offiziere und Personal über den Etat

[1]) Siehe Seite 88, 89.
[2]) Siehe Seite 93, 94.

eingeschifft hatten, um aus diesen Prisenbesatzungen bilden zu können. Die Unterlassung solcher Maßnahmen war in vielen Fällen durch die Notwendigkeit der Geheimhaltung der Bestimmung dieser Dampfer nach außen hin bedingt, in manchen Fällen war sie aber auch aus dem übertriebenen Bestreben der Dampferführer entsprungen, den Zweck der Fahrt auch innerhalb des Schiffes vor jedermann geheim zu halten. Dieses Bestreben war auch insofern überaus ungünstig in die Erscheinung getreten, als die Kapitäne der Hilfsschiffe — teilweise nicht Reserveoffiziere — es für unzulässig gehalten hatten, ihre Offiziere, darunter auch Reserveoffiziere, über die Lage und die Absichten zu unterrichten, so daß es bei ihrem Ausfall in mehreren Fällen dem Nächstältesten zunächst nicht möglich war, den Bestimmungsort und Fahrtzweck des Dampfers festzustellen.

Ebenso waren die zahlreichen Reserveoffiziere in den ausländischen Häfen nicht genügend zur Unterstützung der Konsuln herangezogen worden, denen sie bei der Kontrolle der großen Menge sich meldender Wehrpflichtiger gute Dienste hätten leisten können. Auf dem Kreuzer und den Begleitschiffen erwiesen sich die Reserveoffiziere durch ihre Beschlagenheit in allen die Handelsschiffahrt betreffenden Fragen als sehr nützlich; die ihnen noch fehlenden Kenntnisse seekriegsrechtlicher Bestimmungen eigneten sie sich sehr bald an, so daß sie als Prisenoffiziere und Führer von Handelsschiffen mit besonderem Vorteil verwendet werden konnten. Die Vorbildung der Reserveoffiziere in militärpolitischer Hinsicht genügte hingegen, wie sie selbst zugaben, nicht; die Zusammenstellung alles Wissenswerten über den Kreuzerkrieg zum Gebrauch durch die Führer von Hilfsschiffen usw. wurde daher vom Kommandanten der „Karlsruhe" als dringendes Erfordernis bezeichnet.

Von außerordentlicher Wichtigkeit für die erfolgreiche Durchführung des Kreuzerkrieges erwies sich auch bei den Operationen der „Karlsruhe" die sachgemäße Verwendung und vor allem die Einschränkung des eigenen Funkspruchverkehrs ebenso wie die aufmerksame und systematische Beobachtung des feindlichen Verkehrs. Dadurch, daß der Kreuzer vor und bei Kriegsausbruch genötigt war, zur Übermittlung der Anordnungen für die Mobilisierung der Etappen usw. einen umfangreichen Funkspruchverkehr zu entwickeln, hatte er drei englische Kreuzer auf sich gezogen. Infolgedessen verzichtete der Kommandant während des weiteren Verlaufes der Operationen fast ganz auf die Benutzung der eigenen Funkentelegraphieanlage, deren Eigenart — Telefunkensystem — jederzeit zum Verräter seines Standortes werden konnte. Diese Maßnahme trug wesentlich dazu bei, den Aufenthalt der „Karlsruhe" zu verschleiern. Daß auch dieser

Kreuzer, wie andere deutsche Schiffe im Kriege, die Marconi-Funkenstation einer Prise an Bord nahm, um sie nötigenfalls zur unauffälligen Abgabe von Funksprüchen zu verwenden, ist bereits erwähnt. Aus dem Vorstehenden ergibt sich, daß der Funkspruchverkehr Handelskrieg führender Kreuzer in der Hauptsache auf den Empfang zugeschnitten sein muß. Dazu ist es erforderlich, alle mit Funkentelegraphie ausgerüsteten deutschen Dampfer von vornherein mit der Anweisung zu versehen, diese im Kriegsfall in den Dienst der Nachrichtenübermittlung an die deutschen Kriegsschiffe auf See und von den Reeden fremdländischer Häfen aus zu stellen, wie das der Dampfer „Holger" auf Veranlassung des Etappendienstes mit großem Geschick und gutem Erfolg durchgeführt hatte und wie es von den Engländern in gleicher Weise angestrebt wurde. Nachrichten über Bewegungen feindlicher Kriegs- und Handelsschiffe sowie solche allgemein wichtiger Art müßten von den deutschen Handelsschiffen zu vorher festgesetzten Zeiten ohne Aufforderung und ohne Beantwortung durch die Kriegsschiffe regelmäßig gefunkt werden, soweit dadurch nicht Neutralitätsbestimmungen neutraler Staaten verletzt werden.

Die sorglose Handhabung des Funkspruchdienstes durch die englischen Seestreitkräfte und die genaue Beobachtung dieses Verkehrs gab „Karlsruhe" ein im allgemeinen zutreffendes Bild von der Verteilung und den Bewegungen der feindlichen Kreuzer und bot ihr wiederholt die Möglichkeit, dem Gegner erfolgreich auszuweichen. Erst nach dem Eintreffen des Vizeadmirals Sturdee auf „Invincible" im Südatlantischen Ozean wurde auch auf englischer Seite der Funkspruchverkehr aufs äußerste eingeschränkt[1]), um dem deutschen Kreuzergeschwader die Kenntnis von der Annäherung der Schlachtkreuzer und der übrigen englischen Seestreitkräfte solange wie möglich vorzuenthalten, eine Maßnahme, die sich in der Folge als überaus nutzbringend für die englische Seekriegführung erwies.

Von Interesse sind die Erfahrungen, die das Kommando S. M. S. „Karlsruhe" bezüglich der Geeignetheit des Kreuzers für die Handelskriegführung im Auslande sammelte. Sie seien daher im Anschluß an einen Bericht des Ersten Offiziers, Kapitänleutnants Studt, im folgenden kurz zusammengefaßt:

1. Die Bewaffnung des Schiffes nur mit 10,5 cm-SK. war für die Aufgaben des Auslandskreuzers nicht ausreichend, da die Mehrzahl der englischen Kleinen Kreuzer und selbst der Hilfskreuzer mit 15 cm-Geschützen ausgerüstet war. Dieser allgemeinen Erfahrung ist im Laufe

[1]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 268.

des Krieges bereits bei der Armierung neuer Kleiner Kreuzer Rechnung getragen worden.

2. Die Geschwindigkeit des fast neuen Kreuzers hat sich als völlig ausreichend erwiesen; er war in der Lage, sowohl den älteren englischen Panzerkreuzern als auch den Kleinen Kreuzern der „Bristol"-Klasse auszuweichen. Der Aktionsradius war dagegen für einen Auslandskreuzer unzulänglich[1]). Der Brennstoffverbrauch der Turbinen war ungewöhnlich hoch, er betrug bei mittleren Marschfahrten 46—50 Tonnen für je 100 Seemeilen. Das Verhältnis der an Bord zu nehmenden Mengen an Heizöl und Kohlen erwies sich als zweckmäßig. Bei vollem Ölbestande hätte das Schiff etwa 26 Stunden lang seine Höchstfahrt, d. h. eine Geschwindigkeit über 23 Seemeilen[2]) hergeben können, was auf Wochen genügen dürfte, da die Höchstfahrt nur selten und für kurze Zeit benötigt wurde.

3. Die Räume zur Unterbringung einer für längere Zeit zureichenden Ausrüstung an Inventar und Material genügten nicht. Auf „Karlsruhe" war bei der Ausreise ein Kohlenbunker von 100 Tonnen Gehalt für diesen Zweck in Gebrauch genommen. Da dieser Raum im Kriege für Heizmaterialunterbringung nicht entbehrt werden konnte, so mußte ein großer Teil des Ersatzinventars und -materials über Bord geworfen werden, und es war nur eine Frage der Zeit, wie lange das Schiff ohne dieses hätte auskommen können. Auch die Räume für die Unterbringung feuergefährlicher Materialien, für zweckmäßige Aufbewahrung des Mannschaftsproviants (Kartoffel-, Brot- und Trockenlast, wofür in den Tropen luftige Räume ein dringendes Erfordernis sind) sowie die Lasten für die Kommandanten- und Offiziersvorräte erwiesen sich als unzureichend, unzweckmäßig gelegen und daher zu heiß. Eine Besserung in dieser Hinsicht ließ sich nach Ansicht des Kommandos nur durch den Ausbau des Hüttendecks erreichen, der auf den älteren Kleinen Kreuzern gebräuchlich und auf den neuen wegen der umfassenden Mineneinrichtungen in Fortfall gekommen war. Da die Auslandskreuzer im allgemeinen die Minenausrüstung entbehren können, so erscheint dieser Ausweg wohl gangbar.

4. Die Seeeigenschaften der „Karlsruhe" waren wie die der Schwesterschiffe als gut zu bezeichnen, dagegen hatte sie bezüglich der Wohnlichkeit als Auslandsschiff erhebliche Mängel. Während die Mannschaft unter dem breit auslaufenden Backsdeck über hohe luftige Räume verfügte, war die Unterbringung des Kommandanten, der Offiziere

[1]) Siehe Seite 247 ff.

[2]) 23 Seemeilen konnten mit den Kohlekesseln allein erzielt werden.

und der Deckoffiziere, zumal in den Tropen und im Kriegszustande, völlig unzulänglich. Die Ursache auch hierfür lag in dem Fortfall der ausgebauten Hütte infolge Schaffung des breiten Minendecks auf der Schanze, wodurch die Offizier- und Deckoffizier-Wohnräume im Zwischendeck zusammengedrängt waren. Die Unmöglichkeit, nach Anbordnahme einer großen Kohlendeckslast auch die Deckslichter zu öffnen — das Öffnen der Seitenfenster verbot sich sowohl infolge des dauernden Inseeseins als auch infolge des Abblendens bei Nacht —, gestaltete die Verhältnisse noch ungünstiger. Als sehr störend erwies sich auch die Schwierigkeit, dem bei Kriegswache im Achterschiff stationierten Personal — Leckwehr, Heizerbereitschaftswache — geeignete Schlafplätze anzuweisen, von denen aus es in der Lage gewesen wäre, schnell die Gefechtsstationen zu erreichen.

Ein weiterer erheblicher Nachteil, der die Verwendung des Schiffes im Auslandsdienst in Frage stellte, lag darin, daß die künstliche Lüftung nicht genügte. Besonders trat dieser Mangel in den Hilfsmaschinenräumen in die Erscheinung, wo im Monat September Durchschnittstemperaturen von 60° C herrschten, die auf 76° stiegen, sobald ein Versager an den Turbodynamos die Windmaschinen aussetzen ließ. Der als notwendig anerkannte Einbau einer dritten elektrischen Maschine mit Motorantrieb hatte sich infolge Beschleunigung der Ausreise nicht mehr durchführen lassen.

5. Zur Vervollkommnung der Bootsausrüstung des Auslandskreuzers forderte „Karlsruhe" einen dritten Kutter statt einer Jolle, die Anbordgabe eines Lastbootes mit Hilfsmotor, wie die Hilfsschiffe solche an Bord hatten, Ersatz der Dampfpinaß durch ein Motorboot, da dies bei Seegang schneller zu heißen sei und im Gefecht weniger Splitterwirkung erzeuge, sowie schließlich die Einrichtung aller Boote zum Heißen mit der Hand und das Vorhandensein der dazu erforderlichen Seestander.

6. Für die Erleichterung der Kohlenergänzung wurden folgende Forderungen gestellt:

Verwendung von Holz anstatt von Linoleum als Decksbelag;

Fortfall aller scharfen Ecken, Kanten und scharfen Winkel in einer Höhe von 50 cm über dem Oberdeck, um beim Längsdeckschleifen von Kohlensäcken und Brooken das Material nach Möglichkeit zu schonen; Fortfall aller vorspringenden Teile an der Außenbordwand, wie Schwalbennester, Festmacheschäkel usw., um das Längsseitgehen an Kohlendampfern zu erleichtern;

Erhöhung des Etats an dicken Manilaleinen, deren Verschleiß beim Längsseitliegen von Kohlendampfern bei Seegang außerordentlich hoch war; Ausstattung der Hilfsschiffe mit zahlreichen Ersatzleinen;

Vermehrung auch der dünnen Manilaleinen, da sie zur Anfertigung von Schleifwippen dienten, die die überkommenden Kohlen in ihren Brooken vermittels Winden an die Schüttstellen schleiften;

Anbordgabe von Fendern aus Grasleinenbuchten und einer großen Menge von Reservegrasleinen für Erneuerung der Fender;

Etatisierung von Reisbrooken, bestehend aus 4 qm stärksten Segeltuches mit Lieken und Schlaufen, die etwa eine Tonne Kohlen fassen;

Aufstellung von zwei weiteren Kohlenwinden vorn und achtern im Schiff außer der kurz vor der Ausreise eingebauten.

7. Als besonders wichtig für die Unterstützung des Handelskrieg führenden Auslandskreuzers wurde vom Kommando der „Karlsruhe" die Mitnahme eines Wasserflugzeuges empfohlen; dies könne dem Kreuzer unschätzbare Dienste bei der Feststellung der jeweils in Gebrauch befindlichen Handelsstraßen und bei der Sicherung des Kreuzers gegen Überraschung durch feindliche Streitkräfte, besonders in Zeiten der Unterbrechung der Gefechtsbereitschaft infolge Kohlenübernahme oder Ausführung von Reparaturen leisten. Dieser Anregung ist im weiteren Verlauf des Weltkrieges bei der Ausrüstung von Hilfskreuzern Rechnung getragen worden.

„Karlsruhe" und „Emden" können als die beiden klassischen Vertreter der deutschen Kreuzerkriegführung durch Überwasserkriegsschiffe[1]) bezeichnet werden. Ihre Gesamterfolge erreichten ungefähr die gleiche Höhe. Beide Kreuzer wurden von Kommandanten geführt, die an Charakter, Vorbildung für ihre schwere Aufgabe, Wagemut und Umsicht des Handelns auf gleicher Höhe standen. Die Ritterlichkeit ihrer Kriegführung nötigte ihren Gegnern die gleiche Achtung und Anerkennung ab. Welches die besonderen Vorbedingungen für die Tätigkeit der beiden Kreuzer waren und wodurch die Verschiedenartigkeit ihrer Methoden im einzelnen bedingt war, ist in Vorstehendem eingehend dargelegt worden.

Die Grundlage für die erfolgreiche Tätigkeit beider Kreuzer ist im besonderen darin zu sehen, daß Fregattenkapitän Köhler und Fregattenkapitän v. Müller unter Überwindung aller sich bezüglich der Kohlenversorgung darbietenden Schwierigkeiten das Seegebiet zu erreichen strebten, in dem sie hoffen durften, ihr Schiff aus dem Ertrag des Kreuzerkrieges ernähren zu können, d. h. in erster Linie das nötige Heizmaterial zu gewinnen. Nur der Kommandant, der bei Einleitung seiner Operationen

[1]) Es ist hier nicht die Rede von Hilfskreuzern und maskierten Kriegsschiffen.

dies Ziel klar vor Augen hat und der das erforderliche Maß an Verantwortungsfreudigkeit und Wagemut besitzt, um ihm unbeirrt zuzustreben, wird wirklich große Erfolge im Kreuzerkrieg zu erringen vermögen. Er wird diesem Gesichtspunkt um so mehr Rechnung tragen müssen, je weniger schon im Frieden Vorbereitungen für die planmäßige Kreuzerkriegführung in ausländischen Gewässern haben getroffen werden können.

„Karlsruhe" ist nach Erringung außerordentlicher Erfolge im Handelskrieg durch einen Unglücksfall in dem Augenblick vom Kriegsschauplatz abgetreten, als sich ihr infolge der geschickten und umsichtigen Führung durch ihren Kommandanten die Aussicht auf weitere Heldentaten eröffnete. Das stille Verschwinden des Kreuzers von der Bühne des Weltkrieges und die militärische Notwendigkeit, sein Schicksal noch auf Monate hinaus geheimzuhalten, haben es mit sich gebracht, daß die Rolle, die der Kreuzer „Karlsruhe", sein ritterlicher Kommandant und seine heldenmütige Besatzung im Rahmen der Seekriegführung gespielt haben, im In- und Auslande vielfach zu gering eingeschätzt worden ist im Vergleich zur Tätigkeit der „Emden", die sich in höherem Maße vor den Augen der gesamten Welt abspielte, deren Wirkung unmittelbar nach jeder Einzelphase in die Erscheinung treten konnte und die ihre Krönung in dem Heldenkampf gegen einen überlegenen Gegner fand. Es ist daher die Pflicht des Geschichtschreibers, an dieser Stelle auf der Grundlage der Ausführungen dieses Bandes sein Urteil dahin zusammenzufassen, daß die Kreuzerkriegführung S. M. S. „Karlsruhe" nach Anlage und Durchführung auf der gleichen Höhe stand wie diejenige S. M. S. „Emden".

Die Namen der Kommandanten S. M. S. „Emden" und S. M. S. „Karlsruhe", des Fregattenkapitäns Karl v. Müller und des Fregattenkapitäns Erich Köhler müssen als die der klassischen Vertreter der Kreuzerkriegführung im Weltkriege stets gleichzeitig genannt werden. Sie beide haben sich und ihren Besatzungen durch die Kreuzerkriegführung unvergänglichen Kriegsruhm erworben.

Der Schiffsstab S. M. S. „Karlsruhe".

Die Gefallenen sind mit † bezeichnet.

Kommandant: Fregattenkapitän Köhler (Erich) †.
I. Offizier: Kapitänleutnant Studt.
Navigationsoffizier: Kapitänleutnant Thierfelder (bis 6. August 1914[1]),
= = d. S. I. Freise[2]) (vom 6. August 1914 an).
Artillerieoffizier: Oberleutnant z. See v. dem Borne.
= = Aust,
= = Schröder (Wilhelm) (T),
= = Frhr. v. Althaus †.
Leutnant z. See Schwarz (Kurt), am 30. Juli 1914 als Etappenoffizier in Havana ausgeschifft,
= = Vanselow (Ernst Carl),
= = Dittmer,
= = Graf Beissel v. Gymnich,
= = Eyssen,
= = d. R. Eyring[2]), vom 6. August 1914 an,
= = = Hentschel[2]), vom 6. August 1914 bis zur Abgabe an „Farn" am 5. Oktober 1914,
= = = Hoppe, } vorübergehend von den Hilfsschiffen an Bord kommandiert.
= = = Gundlach }

Marine-Stabsingenieur Grabe.
Marine-Oberingenieur Merk.
Marine-Ingenieur Beck.
Marine-Stabsarzt Dr. Warnecke.
Marine-Oberzahlmeister Meinhardt.

[1]) Vom 6. August 1914 an Kommandant des Hilfskreuzers „Kronprinz Wilhelm".
[2]) Vom Dampfer des Norddeutschen Lloyd „Kronprinz Wilhelm" übernommen.

„Karlsruhe"-Anlage B.

Die Heimreise der „Karlsruhe"-Besatzung auf „Rio Negro"[1].

Die Überlegungen des Ersten Offiziers der „Karlsruhe", Kapitänleutnants Studt, der am 4. November 1914 die Führung des Besatzungsrestes übernahm, gingen dahin, daß es vor allem darauf ankomme, die Überlebenden des Kreuzers für die weitere Kriegführung nutzbar zu machen, und daß es von größter Wichtigkeit sei, das Schicksal der „Karlsruhe" solange wie möglich geheimzuhalten. Nur in diesem Falle konnte damit gerechnet werden, daß die Wirkung der Kreuzerkriegführung der „Karlsruhe", deren Erfolge infolge der Ankunft der „Crefeld" in Teneriffa und der „Asuncion" in Para erst jetzt in ihrem vollen Umfange bekanntgeworden sein mußten, eine nachhaltige sein würde und daß auf längere Zeit beträchtliche feindliche Streitkräfte durch die Aufgabe festgelegt sein würden, den deutschen Kreuzer zu stellen und die durch die Operationen der „Karlsruhe" in hohem Grade gefährdete britische Handelsschiffahrt zu schützen. Die Nutzbarmachung eines der Begleitdampfer als Hilfskreuzer kam nicht in Frage, da es an Waffen völlig fehlte. Eine Meldung des Verlustes der „Karlsruhe" an den Admiralstab, etwa durch Entsendung eines Bootes mit Freiwilligen nach St. Thomas oder durch Detachierung eines der Dampfer, hielt Kapitänleutnant Studt im Hinblick auf die Notwendigkeit der Geheimhaltung des Unterganges des Kreuzers, die bei einem solchen Verfahren nicht gewährleistet schien, nicht für angebracht. Die Übermittlung der Nachricht durch Funkspruch war ausgeschlossen, da nur Telegramme in Satzform Aussicht auf Annahme durch die Küstenstationen hatten, hierzu aber die Chiffriermittel fehlten. Folgerichtig glaubte Kapitänleutnant Studt, auch von dem Versuch Abstand nehmen zu sollen, die auf den Hilfsschiffen noch vorhandenen Kohlen dem an der Westküste Südamerikas operierenden Kreuzergeschwader zukommen zu lassen. Die Gefahr der Aufbringung der beiden Dampfer auf dem etwa 5400 Seemeilen langen Weg nach Kap Horn schien ihm in Anbetracht der großen Zahl der im Süden gemeldeten englischen Streitkräfte zu groß, die Gefährdung der Geheimhaltung des „Karlsruhe"-Schicksals daher zu naheliegend. Den Gedanken, die Besatzung auf den b e i d e n Schiffen in die Heimat zu befördern, lehnte er ab, da im Falle des Anlaufens eines neutralen Hafens die Gefahr bestand, daß die neutrale Regierung das Wiederauslaufen der englischen Prise „Indrani" verbieten würde.

[1] Hierzu Karte, Anlage 4.

Aus diesen Gründen entschloß sich der Führer des Besatzungsrestes, diesen geschlossen auf dem Dampfer „Rio Negro“, dessen Kapitän, Oberleutnant z. See d. R. Tepfer, sich bereits während der Operationen S. M. S. „Karlsruhe“ durch seine Umsicht die Anerkennung des Kommandanten des Kreuzers erworben hatte und der sich durch die Passagiereinrichtung und Proviantausrüstung besonders für diesen Zweck eignete, über einen norwegischen Hafen in die heimischen Gewässer zu überführen. Zur Durchführung dieses Planes war es erforderlich, den „Rio Negro“ aus „Indrani“ mit Kohlen — sowohl als Brennstoff wie auch als Ballast — so reichlich zu versehen, daß die Fahrt auch bei größeren Umwegen durch stürmische Meeresgebiete mit Sicherheit ausgeführt werden konnte. „Indrani“ konnte dann nach Abgabe der Kohlen versenkt werden. „Asuncion“, die am 27. Oktober mit der Post und den Passagieren des „Van Dyck“ nach Para entsandt war, kam voraussichtlich wegen der zu erwartenden unfreundlichen Haltung der brasilianischen Behörden für die weitere Verwendung im Dienste der Marine zunächst nicht mehr in Frage. Ein an ihrer Stelle etwa auslaufender deutscher Dampfer („Rio Grande“) hatte die Anweisung, auf der Warteſtellung in 9° 30′ Nord und 55° West des Eintreffens deutscher Kriegsschiffe gewärtig zu sein, ebenso wie der Kohlendampfer „Farn“ auf der Trefflinie bei den São João-Inseln solange ausharren sollte, als es ihm seine Kohlen- und Proviantvorräte irgend gestatteten[1]). Im Hinblick auf diese Schiffe waren demnach besondere Maßnahmen nicht mehr zu treffen; sie konnten sich dem Kreuzergeschwader und dem „Kronprinz Wilhelm“ möglicherweise als von Nutzen erweisen.

Diesen Überlegungen zufolge wurde am 5. November, nachdem das Suchen nach Überlebenden und Überresten des gesunkenen Kreuzers als aussichtslos aufgegeben war, mit „Rio Negro“ und „Indrani“ zunächst nördlicher Kurs gesteuert, um unter Umgehung des von den Engländern bewachten Seegebietes östlich Trinidad durch die Tobago-Straße die Testigos-Inseln zu erreichen und hier die Ausrüstung des „Rio Negro“ vorzunehmen. Am 7. November ankerten die beiden Dampfer auf einem gegen Sicht gut gedeckten Platz zwischen den Testigos-Inseln, der auch bei stürmischem Wetter guten Schutz gewähren konnte. Die Einwohner, Hirten und Fischer, unterhielten nur wenig Verkehr mit dem Festlande; angebotenes Geld wiesen sie zurück. Aus ihren Erzählungen ging hervor, daß der französische Panzerkreuzer „Condé“ vor etwa einem Monat das Inselgebiet abgesucht hatte, daß im übrigen aber lange Zeit hindurch kein Dampfer gesichtet worden war.

[1]) „Farn“ lief am 12. Januar 1915 in San Juan de Puertorico ein.

Nach Beendigung der Kohlenübernahme am 9. November 4 Uhr früh wurde die Heimreise angetreten. Aus Sicht von Land wurde auf 11° 27′ Nord und 63° 10′ West der Dampfer „Indrani" versenkt, dessen Proviant und Ausrüstung, soweit sie für „Rio Negro" von Nutzen sein konnten, vorher von diesem übergenommen waren. Kapitänleutnant Studt beschloß, seinen Kurs so zu wählen, daß das Schiff zur Nachtzeit die Straße nördlich der Insel St. Christopher passierte, um nach Möglichkeit zu vermeiden, die bei der Insel Sombrero zusammenlaufenden drei Dampferwege zu schneiden. Im Falle der Aufbringung durch ein feindliches Kriegsschiff sollte der Besatzungsrest der „Karlsruhe" sich als Besatzung des von „Karlsruhe" angeblich in Dienst gestellten Hilfskreuzers „Van Dyck" ausgeben, der am zweiten Tage seiner Indienststellung infolge eines Bunkerbrandes hätte verlassen werden müssen. Diese Angabe klang aus dem Grunde nicht unwahrscheinlich, weil Fregattenkapitän Köhler den Passagieren des „Van Dyck" erklärt hatte, er werde das englische Schiff als Hilfskreuzer ausrüsten. Im Falle der Aufbringung sollte „Rio Negro" durch Öffnen der Ventile versenkt werden, nachdem die Besatzung in die Boote gegangen wäre.

Am 11. November bei Tagesanbruch stand „Rio Negro" auf 18° 53′ Nord und 61° 45′ West, hatte somit den Dampferweg Südamerika—New York bereits passiert, auf dem nur ein einziger Dampfer, von Süden kommend, gesichtet worden war. Nunmehr wurde der Kurs etwa 150 Seemeilen südlich der Dampferstraße Sombrero—Azoren, parallel dieser Straße auf einen Punkt 28° 50′ Nord und 40° West gesetzt, von wo aus die drei Verkehrswege Sombrero—Azoren, Sombrero—Englischer Kanal und New York—Englischer Kanal mit nördlichem Kurs gekreuzt werden sollten. Am 16. November wurde bereits auf 28° 19′ Nord und 41° 41′ West um 6 Uhr 20 Minuten morgens nördlicher Kurs aufgenommen, um den südlichsten der drei Dampferwege noch in der Nacht vom 16. zum 17. November während der Dunkelheit zu passieren. Die Verkehrsstraßen wurden in der Zeit vom 17. bis 21. November ohne Zwischenfall überquert, am 18. wurden die Rauchwolken von drei Fahrzeugen auf der Straße Sombrero—Englischer Kanal, am 19. früh das Licht eines Dampfers auf dem Wege Gibraltar—Azoren—New York, am 20. kein Fahrzeug gesichtet, obwohl an diesem Tage die Hauptstraße New York—Englischer Kanal gekreuzt wurde. Am 19. hatte steife nördliche Brise mit entsprechender See die Fahrt des Schiffes auf 8 Seemeilen im Durchschnitt herabgesetzt. Am 20. brachte ein ungewöhnlich hoher Barometerstand von 783 mm heftige nördliche bis nordöstliche Winde, wodurch die Fahrt des „Rio Negro" bis auf 7,2 Seemeilen herabging.

Während der Fahrt wurde der Funkspruchverkehr aller Küsten- und Schiffsstationen sorgfältig beobachtet. Noch im Caraibischen Meer wurde die Nachricht von dem Siege des Kreuzergeschwaders bei Coronel und dem ruhmvollen Endkampf der „Emden" abgehört. In der Nacht vom 15. November wurden zum erstenmal die Stationen von Nauen und Sayville in gegenseitigem Verkehr beobachtet. In der Nacht vom 16. zum 17. November wurde ein chiffriertes Telegramm des Schlachtkreuzers „Invincible" — auf der Ausreise nach Südamerika[1]) — an die französische Küstenstation Dakar abgenommen. In der folgenden Nacht mußte, nach der Lautstärke des Funkspruchverkehrs zu urteilen, ein englisches Kriegsschiff in großer Nähe des „Rio Negro" passiert haben: Ein Funkspruchgeber „hgg" gab an nicht weniger als acht verschiedene Kriegsschiffstationen, die in einem Umkreis von etwa 800 Seemeilen vermutet wurden, Signale ab. In der Nacht vom 19. zum 20. gab ein amerikanisches Kriegsschiff, auf dem Wege nach Falmouth die Neu-Fundland-Bänke passierend, ein offenes Telegramm nach Boston, in dem es unter anderem berichtete, daß es zwei englische Kreuzer in der Nähe von New York gesichtet habe. In dieser Zeit gab die deutsche Funkspruch-Großstation Nauen auf Anweisung des Admiralstabes an etwa zehn Tagen ein für „Karlsruhe" bestimmtes Telegramm ab, das lautete: „Seine Majestät der Kaiser anheimgeben, Heimreise anzutreten. Kohlenschiff wird in See gehen 24. November von Norfolk nach Pernambuco mit 7000 Tonnen Kohlen, 200 Tonnen Heizöl; hat Funkspruchstation und Handelsschiffsverkehrsbuch an Bord, benutzt Funkspruchanruf Lloyddampfers »Kaiser Wilhelm der Große«. Handelsschiffsverkehrsbuch ist kompromittiert, Geheimschlüssel vielleicht nicht."

Am 21. November wurde, da die Hauptdampferstraßen nach Nordamerika nunmehr als passiert gelten konnten, Kurs auf Island genommen in der Absicht, die Enge Island—Färöer, die als vom Feinde bewacht angenommen werden mußte, möglichst in ihrem nördlichen Teil zu passieren und danach den norwegischen Hafen Aalesund anzusteuern. Bei fallendem Barometer und frischen südwestlichen Winden herrschte strichweise leichter Nebel, der die Sichtigkeit bis auf eine Seemeile herabsetzte. In den Tagen nach dem 23. November geriet „Rio Negro" in eine Sturmbahn, die auf einem Wege von 175 Seemeilen einen Sturz des Barometers um 42 mm brachte; der höchste in diesen Tagen beobachtete Barometerstand betrug 780,7 mm, der niedrigste 713,3 mm. Die Absicht, am 25./26. bis in Sicht von Island zu laufen und die Insel in der Nähe der Dreiseemeilengrenze zu passieren, mußte wegen der Unsicherheit des Bestecks aufgegeben werden. Das Wetter war um diese Zeit bei Windstärke 11, heftigen Regen-

[1]) Siehe Kreuzerkrieg. Band I, Seite 262.

böen und hoher Dünung so schlecht, daß die Hoffnung berechtigt erschien, die Bewachungsstreitkräfte hätten ihre Stationen verlassen. Es wurde daher am 25. morgens Kurs auf die Mitte der Durchfahrt geändert, die am 26./27. ungehindert passiert wurde. Nur ein Fischdampfer wurde gesichtet, der Kurs auf die Färöer zu haben schien, dessen Nationalität aber nicht auszumachen war.

Bei der äußerst mangelhaften Ausrüstung des geretteten Besatzungsrestes der „Karlsruhe" mit Bekleidungsgegenständen — es hatte im allgemeinen jeder nur das gerettet, was er bei dem Untergang des Schiffes auf dem Leibe trug — stellte der Eintritt des Schiffes in die nördlicheren Gewässer erhebliche Anforderungen an die gesundheitliche Widerstandsfähigkeit der Besatzung. Durch Verwendung der auf dem Dampfer vorhandenen wollenen Decken für die Herstellung von Bekleidungsstücken und durch rechtzeitige systematische Abhärtung des Personals wurden die üblen Folgen der erheblichen Temperaturerniedrigung erfolgreich bekämpft.

Am 28. mittags mußte infolge schweren Weststurmes in 64° 2′ Nord und 0° 34′ Ost beigedreht werden. Vorübergehendes Aufklaren des Wetters ermöglichte in der Abenddämmerung die Festlegung des Schiffsortes durch ein Sternsbesteck, so daß nunmehr der Kurs auf die norwegische Küste gesetzt werden konnte.

Die Ansteuerung der Küste wurde dadurch außerordentlich erschwert, daß auf „Rio Negro" Karten und Segelhandbücher dieses Seegebietes nicht vorhanden waren. Es mußte daher nach einer Karte navigiert werden, die durch zehnfache Vergrößerung der Deklinationsweltkarte aus einem an Bord vorhandenen Exemplar von Stielers Handatlas und durch Eintragung der in Betracht kommenden Leuchtfeuer nach Länge und Breite aus einem Leuchtfeuerverzeichnis hergestellt war[1]). Nach den Angaben dieses Verzeichnisses glaubte die Schiffsführung das am 29. November früh in Sicht kommende Feuer von Rundö als Ansteuerungsmarke von Aalesund ansprechen zu können, wo sie einen Lotsen für das Anlaufen von Bergen zu erhalten hoffte. Infolge des stürmischen und unsichtigen Wetters war es jedoch nicht möglich, näher als auf 4 Seemeilen an die unbekannte Küste heranzugehen. Es wurde daher bereits in Betracht gezogen, durch Funkspruch über das norwegische Kanonenboot „Heimdal", dessen funkentelegraphischer Verkehr beobachtet worden war, einen Lotsen zu erbitten — was naturgemäß schwerwiegende Nachteile mit sich gebracht hätte —, als trotz des schlechten Wetters und der großen Entfernung des Schiffes von der Küste ein Lotsenboot erschien. Es stellte

[1]) Siehe Anlage 9.

sich nunmehr heraus, daß „Rio Negro" vor einer für Schiffe seiner Größe nicht passierbaren Einfahrt stand und daß der Lotse den Dampfer nur bis Aalesund zu bringen in der Lage war. Über die Handhabung der Neutralität durch die norwegischen Behörden vermochte er keine Auskunft zu erteilen. Da indessen das Schiff nach den Regeln des Völkerrechtes keinesfalls festgehalten werden konnte, sofern es nach kurzer Zeit wieder auslief, entschloß Kapitänleutnant Studt sich, Aalesund anzulaufen, um dort die für die Weiterfahrt erforderlichen Seekarten und gegebenenfalls einen Küstenlotsen zu bekommen.

Am 29. November, 2 Uhr nachmittags, ankerte „Rio Negro" vor Aalesund. Dem Kommandanten des im Hafen liegenden Torpedobootszerstörers „Troll", der gleichzeitig Hafenkapitän war, hielt Kapitänleutnant Studt sich für verpflichtet, das Vorhandensein von 145 Wehrpflichtigen, einschließlich 17 Offiziere, an Bord zu eröffnen, während er sich weiteren Fragen über das Dienstverhältnis der Besatzung zu entziehen vermochte. Die ungewöhnlich lange Dauer der Reise von Para (Brasilien) bis Aalesund — das Schiff hatte einen bei seiner Ausfahrt im August in Para ausgestellten Gesundheitspaß an Bord — konnte durch die Notwendigkeit, den zahlreichen im Atlantischen Ozean gemeldeten englischen Kreuzern auf Umwegen auszuweichen, begründet erscheinen. Der Hafenkapitän erklärte eine telegraphische Anfrage bei seiner Regierung, ob das Wiederauslaufen des Schiffes zu gestatten sei, für erforderlich und ersuchte, die Funkenstation zu versiegeln und die Antennen wegzufieren. Eine Untersuchung der Ladung ergab außer dem als Ballast über den Heizbedarf hinaus an Bord genommenen Kohlenvorrat nichts Ungewöhnliches. In keinem Falle wurden von der Führung Angaben gemacht, die späterhin nicht zu vertreten gewesen wären. Das Schiff wurde von dem deutschen Konsul am Ort, einem geborenen Norweger, der ohne Aufforderung beim Einlaufen an Bord gekommen war, in entgegenkommender Weise mit norwegischen Karten, Lotsen, Nachrichten und Proviant versorgt. Von Aalesund aus gelang es dem Kapitänleutnant Studt, das erste chiffrierte Telegramm über den Untergang S. M. S. „Karlsruhe" und das Passieren von Aalesund durch „Rio Negro" an die Gesandtschaft in Christiania zur Weitergabe an den Admiralstab der Marine abzugeben. Der gleiche Text wurde brieflich an eine Vertrauensperson in Christiania gesandt. Ferner wurde versucht, ein Telegramm mit der Nachricht, „Rio Negro" werde am 3. Dezember vor Frederikshavn stehen und erbitte dorthin Nachrichten über Minengefahr und Seekarten, an eine Privatadresse in Kiel zu befördern und die gleiche Mitteilung brieflich nach Christiania gelangen zu lassen. Wie sich später herausstellte, erreichte nur das erste Telegramm über Christiania sein Ziel,

so daß die heimischen Behörden annahmen, „Rio Negro" werde durch die Nordsee Wilhelmshaven anlaufen.

Am späten Abend des 29. gab der Hafenkapitän auf Anweisung der norwegischen Regierung die Ausfahrt des „Rio Negro" frei, nachdem er einen entsprechenden Vermerk in das Logbuch eingetragen und eine Mitteilung darüber an die norwegischen Kriegsschiffe zugesagt hatte. Die von ihm dem „Rio Negro" zugestellten Neutralitätspapiere gestatteten die Durchfahrt durch das norwegische „Seeterritorium", in dem — bei Beobachtung der völkerrechtlichen Bestimmungen — eine Aufbringung des Dampfers durch feindliche Kriegsschiffe ausgeschlossen war. Aus einer Zeitungsnotiz war zudem zu entnehmen, daß Reservisten der kriegführenden Länder freie Durchfahrt durch Norwegen hätten. Um weiteren Nachforschungen und dem Bekanntwerden des Eintreffens eines deutschen Dampfers beim Gegner zuvorzukommen, ging Kapitänleutnant Studt am 30. November mittags nach beendeter Proviantübernahme und nach Anbordnahme von zwei Lotsen, die das Schiff innerhalb des Seeterritoriums nach dem Kattegat zu bringen sich erboten, Anker auf. Zwei Seeoffiziere, der Adjutant, Oberleutnant z. See Aust, und Leutnant z. See d. R. Eyring, denen der Konsul die Möglichkeit in Aussicht gestellt hatte, mit Postdampfer und Eisenbahn schneller in die Heimat zu gelangen, erhielten die Erlaubnis, diese Gelegenheit zu benutzen, um das Kriegstagebuch des Adjutanten und einige dienstliche Aktenstücke, die am 4. November hatten gerettet werden können, mit Sicherheit in die Heimat zu überführen, da die Gefahr einer Aufbringung des „Rio Negro" immer noch drohend erschien. Nachdem das Schiff in der Nacht zum 1. Dezember ebenso wie in der folgenden wegen stürmischen und unsichtigen Wetters hatte ankern müssen, und nach dem Passieren mehrerer norwegischer Wachtfahrzeuge lief „Rio Negro" am 2. Dezember, abends 7 Uhr, bei Skudesnes aus dem Binnenfahrwasser aus, um danach möglichst nahe der Dreiseemeilengrenze das Kap Lindesnes zu umsteuern. Da immer noch stürmisches Wetter mit Regenböen vorherrschte, so konnte der Durchbruch des Dampfers durch etwa vorhandene feindliche Bewachungsstreitkräfte auch in diesem Teile der Fahrt als gewährleistet gelten; eine Untersuchung des Schiffes auf See erschien seemännisch nicht möglich, es fuhr daher unabgeblendet, um für ein norwegisches Passagierschiff gehalten zu werden, während ein abgeblendetes Schiff von der Größe des „Rio Negro" sich von vornherein verdächtig gemacht hätte. Am 3. Dezember bei Hellwerden wurde ohne Zwischenfall Lindesnes passiert. Bei dem Fehlen jeder Nachricht über die Verteilung der englischen Streitkräfte beabsichtigte Kapitänleutnant Studt, die Enge Lindesnes—Skagen möglichst unter der norwegischen Küste zu passieren,

und hoffte, inzwischen Funkspruchverbindung mit deutschen Kriegsschiffen und Antwort auf das Telegramm betreffend die Möglichkeit des Befahrens der Belte zu erhalten. Im Laufe des Tages nahmen Wind und See aus südlicher Richtung erheblich zu, so daß es der Schiffsführung bedenklich erschien, mit dem hoch aus dem Wasser liegenden Schiff quer zur See die schwedische Küste anzusteuern. Von Jomfruland wurde daher der Kurs um 8 Uhr nachmittags direkt auf Skagen gesetzt, wobei die See zwei Strich von vorn kam und das Schiff leidlich ruhig lag, obwohl der Wind in der Nacht zu orkanartiger Stärke anwuchs. Als am 4. Dezember gegen Morgen Skagen-Feuer in Sicht kam, beschloß Kapitänleutnant Studt, in das dänische Hoheitsgebiet zu steuern, worauf das Schiff um 9 Uhr 30 Minuten vormittags bei Frederikshavn ankerte. Auch hier lag noch keine Antwort auf die Anfrage bezüglich der Beltdurchfahrt vor, jedoch erklärte der an Bord kommende Lotse, die Belte seien minenverseucht. Da Karten nicht zu erhalten waren, so wurde mit einem Lotsen die Fahrt nach Helsingör angetreten, wo in der Nacht vom 4. zum 5. um 2 Uhr geankert wurde, ohne daß eine Durchsuchung des Schiffes stattfand. Nachdem ein Versuch, durch Funkspruch über die Königliche Werft in Kopenhagen Karten bei dem deutschen Konsul vorauszubestellen, mißlungen war, da die Werft es ablehnen mußte, die Bestellung weiterzugeben, kamen am 5. morgens bei Gelegenheit des Lotsenwechsels Karten für die Navigierung bis Kiel an Bord, so daß die Fahrt durch den Sund unternommen werden konnte. Bei Drogden-Feuerschiff bekam „Rio Negro" Signalverbindung mit dem zur Sundbewachung gehörenden deutschen Torpedoboot „S 124", womit der Dampfer in den Machtbereich der deutschen Seestreitkräfte eintrat.

Der wochenlangen Ozeanfahrt unter schwierigen Verhältnissen folgte für die gesamte Besatzung des „Rio Negro" im Anschluß an das Einlaufen in die heimischen Gewässer eine Zeit der Verbannung bis zum 22. Dezember, während der das Schiff auf die Jade verlegt wurde, ohne daß der Besatzung der Verkehr mit dem Lande gestattet werden konnte. Es war von der größten Wichtigkeit, die Tatsache des Unterganges der „Karlsruhe" noch für längere Zeit geheimzuhalten, um eine möglichst große Zahl britischer Seestreitkräfte durch die Aufgabe zu binden, den so erfolgreichen deutschen Handelszerstörer zu suchen und zu stellen. Dadurch konnte eine gewisse Entlastung sowohl der heimischen Kriegführung als auch der noch auf den Ozeanen Handelskrieg führenden deutschen Kreuzer und Hilfskreuzer bewirkt werden — eine Notwendigkeit, der mit allen Mitteln selbst durch ein so beträchtliches Opfer wie die Internierung der aus dem Auslande zurückgekehrten Besatzung auf mehrere Wochen Rechnung getragen werden mußte. Erst kurz vor Weihnachten 1914 erfolgte die Beurlaubung

des für die Indienststellung des neuen Kleinen Kreuzers „Regensburg" bestimmten Besatzungsrestes S. M. S. „Karlsruhe" und die Freilassung der Zivilbesatzung des „Rio Negro".

Die Fahrt des Dampfers „Rio Negro" von Westindien durch den Atlantischen Ozean in die Heimat unter Durchbrechung der englischen Bewachungslinien und unter Vermeidung eines Zusammenstoßes mit einzelnen auf den Handelsstraßen patrouillierenden englischen Kreuzern stellt eine militärisch-seemännische und — bei dem Fehlen der Karten und Segelhandbücher für den Nordatlantik — vor allem auch eine navigatorische Leistung dar, die sich der erfolgreichen Kreuzertätigkeit der „Karlsruhe" würdig an die Seite stellt. Neben der zielbewußten militärischen Führung der Unternehmung durch den Ersten Offizier der „Karlsruhe", Kapitänleutnant Studt, gebührt auch der ausgezeichneten seemännischen Führung des „Rio Negro" durch den Kapitän Tepfer hohe Anerkennung. Der hingebenden und verständnisvollen Zusammenarbeit aller Beteiligten war es zu danken, daß der heimischen Flotte der Besatzungsrest der „Karlsruhe" mit einem fast vollständigen Kreuzeroffizierkorps zugeführt wurde, der den Stamm für einen neu in Dienst zu stellenden Flottenkreuzer bilden konnte und infolge seiner auf „Karlsruhe" erhaltenen Durchbildung im Kreuzerdienst in hervorragendem Maße dazu beitrug, daß die volle Gefechtsbereitschaft des neuen Kreuzers „Regensburg" in kurzer Zeit hergestellt werden konnte. — Auch die Fahrt des „Rio Negro" war dazu geeignet darzutun, wie wenig vollkommen die „Kontrolle" des Ozeans war, die die englische Marine in vollem Maße auszuüben vorgab. Sie trug dazu bei, den Admiralstab der Marine in der Ansicht zu bestärken, daß es einzelnen deutschen Kreuzern und Gruppen von ihnen wohl möglich sein werde, aus den ausländischen Gewässern zurückkehrend, durch den Atlantik die heimischen Häfen zu erreichen, und daß anderseits auch die Entsendung einzelner Hilfskreuzer und Vorratsschiffe aus der Nordsee in den Atlantischen Ozean unter günstigen Wetterverhältnissen durchaus im Bereich der Möglichkeit liege.

Die Kriegsfahrt S. M. S. „Geier" während des Weltkrieges[1]).

Der Kleine Kreuzer „Geier"[2]) hatte unter dem Kommando des Korvettenkapitäns Carl Graßhof am 12. Juni 1914 Daressalam verlassen, um nach Eintreffen S. M. S. „Königsberg" auf der Ostafrikanischen Station die Fahrt nach der Australischen Station anzutreten und dort an Stelle des heimgerufenen Kanonenbootes „Condor" den Dienst eines Stationärs zu übernehmen. Nach Anlaufen von Port Mahé (Seychellen), Colombo und Sabang traf das Schiff am 25. Juli in Singapore ein. Bei seiner Ankunft hier erreichte den Kommandanten die Nachricht von dem Ultimatum Österreich-Ungarns an Serbien. Obwohl hiernach die politische Lage kritisch und ein Verweilen in einem englischen Kriegshafen sehr ungünstig erschien, entschied sich der Kommandant gegen eine sofortige Weiterreise, um nicht durch eine überstürzte Abfahrt Aufsehen zu erregen. Er traf jedoch Vorbereitungen zu beschleunigter Kohlenübernahme, hielt einen zweiten Kessel vorgewärmt, um jederzeit innerhalb von zwei Stunden seeklar sein zu können, und ließ die Funkenstation von 7 Uhr nachmittags bis 7 Uhr vormittags dauernd besetzt halten.

Die Bekohlung konnte erst am Montag, den 27. Juli, erfolgen. An diesem Tage ging das Telegramm des Admiralstabes der Marine ein: „Diplomatische Beziehungen zwischen Österreich-Ungarn und Serbien sind abgebrochen. Politische Spannung zwischen Zweibund und Dreibund möglich. Es ist anzunehmen, daß England abwartende Haltung bewahrt." Diese Nachricht schien ein sofortiges Handeln nicht zu erfordern; jedoch wurde alles zu schleunigem Inseegehen vorbereitet. Als nächstes Fahrtziel bei Verschärfung der Lage wurde Batavia in Aussicht genommen. Die verfrühte Abfahrt sollte gegebenenfalls damit begründet werden, daß in Batavia dem Kreuzer ein Dock für die Bodenreinigung gerade in diesen

[1]) Die Darstellung beruht in erster Linie auf den Berichten des Kommandanten S. M. S. „Geier", Korvettenkapitäns Graßhof. — Siehe hierzu die Karte, Anlage 10.

[2]) „Geier" gehörte einem veralteten Typ an, der für die moderne Kreuzerkriegführung kaum in Frage kam. Stapellauf 1894; 1616 Tonnen; 8×10,5 cm-K. L/35, 2 ↑ Torpedorohre; 4 Kessel, 15 Seemeilen; Besatzung 162 Köpfe.

Tagen zur Verfügung stände. Als am 28. die Zeitungsnachrichten besagten, die Börsen in Berlin, Wien und Paris seien geschlossen, Österreich habe fast seine ganze Armee mobilisiert, England konzentriere seine I. Flotte in Portland, die II. Flotte rüste in den Häfen aus, entschloß sich Korvettenkapitän Graßhof in See zu gehen, nachdem er vorher telegraphisch das Einverständnis des Chefs des Kreuzergeschwaders erbeten hätte. Eine telegraphische Anfrage an „Scharnhorst", ob „er die Reise nach Yap beschleunigen solle", blieb jedoch ohne Antwort. Als am Nachmittag beruhigende Reuter-Telegramme eingingen, wurde die Abfahrt wiederum aufgeschoben, um zunächst die Antwort des Chefs des Kreuzergeschwaders abzuwarten.

Am 28. besprach der Kommandant mit einer Vertrauensperson eingehend die Kohlenversorgung, den Nachrichtendienst und den Reiseweg S. M. S. „Geier" für den Fall des Kriegsausbruchs. Auf ein verabredetes Stichwort hin sollte ein Kohlendampfer nach Pulo Laut gesandt werden. Ein zweites Stichwort wurde vereinbart für den Fall, daß dieser Auftrag nicht ausgeführt zu werden brauchte. Die Nachricht vom Kriegsausbruch sollte durch einen besonderen Dampfer an „Geier" übermittelt werden, solange sich dieser auf der Fahrt von Singapore nach Batavia befand. Als am 29. die Nachrichten wieder bedrohlicher lauteten, auch die Pressetelegramme des „Ostasiatischen Lloyd" ausblieben, entschloß sich Korvettenkapitän Graßhof, nach Batavia in See zu gehen, um sich der Gefahr der Festlegung in Singapore zu entziehen und weitere Nachrichten in dem neutralen Hafen abzuwarten.

Nach den Mobilmachungsbestimmungen für das Kreuzergeschwader[1]) war es im Kriegsfall die Aufgabe der australischen Stationsschiffe „Geier" und „Cormoran"[2]), wenn möglich Hilfskreuzer auszurüsten und zu diesem Zweck Anschluß an die Hilfsschiffe des Kreuzergeschwaders an den für diese vorgesehenen Sammelplätzen zu suchen. Unterwegs war die Gelegenheit zum Kreuzerkrieg auszunutzen.

Um 6 Uhr nachmittags trat S. M. S. „Geier" die Fahrt bei Pedra Branca vorbei und durch die Gaspar-Straße an; dieser Weg wurde gewählt, um der Beobachtung nach Möglichkeit zu entgehen und mehr Bewegungsfreiheit zu haben als in den engen Gewässern der Doerian-, Banka- und Riouw-Straße. Auf Vorgang von „Geier" verließ auch eine Anzahl deutscher Handelsschiffe Singapore, um in niederländisch-indischen Häfen die weitere Entwicklung der politischen Lage abzuwarten.

S. M. S. „Geier" fuhr mit 8 bis 10 Seemeilen Geschwindigkeit in

[1]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 70.

[2]) „Cormoran" befand sich bei Kriegsausbruch zur Grundreparatur in Tsingtau. Siehe auch Kreuzerkrieg, Band I, Seite 11 u. 62.

gefechtsbereitem Zustande, nachts abgeblendet. Die Besatzung wurde alsbald über die allgemeine Lage unterrichtet. Die der Abfahrt folgenden Tage wurden zur Herstellung der völligen Gefechtsbereitschaft des Schiffes, zu Klarschiff- und nächtlichen Alarmübungen ausgenutzt.

Nach dem Passieren der Gaspar-Straße am 31. Juli erhielt „Geier" am 1. August 8 Uhr 30 Minuten vormittags über die Funkenstation Batavia mehrere wichtige Telegramme des Admiralstabes der Marine: „Krieg ist ausgebrochen zwischen Österreich-Ungarn und Serbien. Politische Spannung ist ausgebrochen zwischen Dreibund und Großbritannien, Frankreich, Rußland"; ferner: „Direkt nach Yap gehen. Sie erhalten weiteren Befehl vom Kreuzergeschwader. Standort Panzerkreuzer Ponape . . . ."; schließlich: „Lage ist ernst, Handelsschiffahrt Deutschlands ist gewarnt". Kurze Zeit darauf folgte die Nachricht betreffend Ausbruch drohender Kriegsgefahr. Bei der Bestätigung dieser Telegramme drahtete der Kommandant dem Admiralstab seine Absicht, am 5./6. August Makassar anzulaufen und am 17. in Yap einzutreffen. Die Etappe Batavia wurde gleichzeitig angewiesen, in Makassar am 5. August 270 Tonnen Kohlen, 2000 kg Maschinenöl und 80 Tonnen Frischwasser bereit zu halten und etwa fertig beladene Kohlenschiffe dort warten zu lassen. Die Absicht, Batavia anzulaufen, hatte Korvettenkapitän Graßhof auf Grund der Überlegung aufgegeben, daß sich die Verfolgung seines langsamen Kreuzers um so schwieriger gestalten würde, in je größerem Abstande von Singapore der „Geier" Verbindung mit Land suchte. Dazu kam, daß die letzten Nachrichten eine Beschleunigung der Fahrt nach Yap notwendig erscheinen ließen, wogegen das Anlaufen von Batavia einen Zeitverlust bedeutete, und daß Meldungen über die Haltung Hollands noch nicht vorlagen, so daß eine Klärung der Lage in dieser Hinsicht vor dem Einlaufen in einen niederländisch-indischen Hafen erwünscht erschien. Die am 2. August mit dem Zeitungsdienst von Batavia gegebene Meldung „Holland hat mobilisiert" schien die Richtigkeit dieser Auffassung zu bestätigen. Wenn auch die angebliche Mobilmachung Hollands zum Schutze der eigenen Neutralität erfolgt sein konnte, so erinnerte sich der Kommandant S. M. S. „Geier" doch der Äußerungen, die er von niederländischen Seeoffizieren vor kurzem in Sabang gehört hatte und die besagten, daß jene Deutschland mehr fürchteten als einen anderen der etwa in Frage kommenden Gegner; die Gefahr läge in der großen Expansionskraft des deutschen Volkes und in seinem natürlichen Bestreben, seinen Kolonialbesitz zu vergrößern. Die Nachricht von der Mobilmachung Hollands mahnte daher jedenfalls zur Vorsicht.

Am 2. 7 Uhr abends traf über den Dampfer „Freiberg" der Deutsch-Australischen Dampfschiffs-Gesellschaft aus Batavia die Meldung über die

Kriegserklärung Deutschlands an Rußland ein; in der Nacht wurde ein Funkspruch der Station Sabang an den holländischen Dampfer „Tambora" aufgefangen, wonach auch der Krieg mit Frankreich ausgebrochen sei. Für den Fall, daß das Anlaufen von Makassar infolge Anwesenheit feindlicher Streitkräfte nicht möglich sein sollte, wurde über „Freiberg" an Batavia gefunkt: „Requiriert Hilfsdampfer, auch Frischproviant; soll warten bei De Bril-Insel[1]) auf „Geier". Meldung über Ausführbarkeit und über politische Lage durch Funkenstation Sitoebondo"[2]). Auf dem gleichen Wege kam die Meldung aus Singapore, Dampfer „Tannenfels" (5341 Br. R. T.) der deutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Hansa"[3]) sei am 2. August früh mit 6000 Tonnen Newcastle-Kohle gemäß Verabredung abgegangen, er würde am 4. auf dem vereinbarten Treffpunkt stehen. Begleitdampfer „Elmshorn"[4]) sei am 5. August mit 1400 Tonnen Kohlen in Makassar, wo er noch 1300 Tonnen Kohlen von „Bochum"[4]) übernehmen werde. Da „Tannenfels" zu spät erschien, um „Geier" noch zu treffen, erhielt er Anweisung, nach Batavia zu gehen, von wo aus er am besten im Rahmen der allgemeinen Regelung betreffs der Kohlenversorgung deutscher Seestreitkräfte Verwendung finden konnte. Auch die weitere Beladung von „Elmshorn" bedeutete eine unliebsame Verzögerung der Weiterfahrt des „Geier".

Am 3. August ging über das holländische Kriegsschiff „De Zeven Provincien" ein Telegramm des Admiralstabes ein, das besagte: „Feindseligkeiten sind eröffnet gegen Rußland. Kriegsausbruch sicher gegen Frankreich; Feindseligkeiten beginnen voraussichtlich erst 3. August. Großbritannien sehr wahrscheinlich feindlich. Italien neutral." Ihm folgten abends der Mobilmachungsbefehl und die Mahnung des Admiralstabes, auf feindliche Handlungen englischer Seestreitkräfte gefaßt zu sein. Die holländische Funkenstation Sitoebondo verweigerte von diesem Zeitpunkt ab die Annahme chiffrierter Telegramme; die Übermittlung der Bestätigung der eingegangenen Telegramme an den Admiralstab, die mit Sattelegrammen über einen Dampfer versucht wurde, gelang nicht.

Am 4. August morgens kreuzte ein Dampfer mit der Fahrtrichtung Soerabaya—Makassar-Straße den Kurs des „Geier" in etwa 10 Seemeilen Abstand mit überlegener Geschwindigkeit, um bald danach aus Sicht zu kommen. Die Station Sitoebondo teilte mit, daß das Kabel Yap—Menado zerstört sei und daß Telegramme nur durch die Eastern Telegraph Co. befördert werden könnten. Da eine Nachricht über den Aus-

[1]) Südlich Makassar.
[2]) Auf Java.
[3]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 115.
[4]) Siehe a. a. O. Seite 112 und 114.

bruch des Krieges mit England immer noch nicht vorlag, so waren die Aussichten für die Kreuzerkriegführung in den Gewässern von Niederländisch-Indien sehr wenig günstig, denn nach der Übersicht der Dampferfahrstraßen verkehrten französische und russische Dampfer hier kaum, gegen englische Schiffe aber durfte noch nichts unternommen werden. Der Kohlenbestand am 4. morgens betrug nur noch 128 Tonnen, daher mußte mit dem Anlaufen von Makassar gerechnet werden, wofern es nicht gelang, die Dampfer „Elmshorn" und „Bochum" auf See zu treffen.

In der Nacht vom 4./5. August 3 Uhr 40 Minuten wurde bei vollkommener Finsternis kurz nach Monduntergang der holländische Postdampfer „Houtman" angehalten, nach Feststellung seiner Neutralität aber entsprechend vorher erteilter Anweisung an den Prisenoffizier sofort wieder freigelassen, da es dem Kommandanten daran lag, die Empfindlichkeit der Holländer, auf deren wohlwollend-neutrale Haltung er größten Wert legen mußte, zu schonen. Der Dampfer funkte die Tatsache seiner Anhaltung sofort nach Sitoebondo, so daß „Geier" nunmehr mit dem baldigen Bekanntwerden seines Aufenthaltes rechnen mußte.

Am 5. vormittags wurden die Dampfer „Elmshorn" und „Bochum" durch Funkspruch über „Bochum" angewiesen, abends aus Makassar auszulaufen und „Geier" nördlich der Insel Jampea zu erwarten. Mittags ging über „Bochum" die Nachricht von der Kriegserklärung Englands ein, die indessen abends widerrufen wurde.

Am 6. August 5 Uhr morgens kam in nördlicher Richtung der Dampfer „Elmshorn" (4594 Br. R. T.) der Deutsch-Australischen Dampfschiffs-Gesellschaft, Kapitän Kiel, bald darauf auch der Dampfer „Bochum" (6161 Br. R. T.) der gleichen Gesellschaft, Kapitän J. Orgel, in Sicht; ersterer hatte 1300 Tonnen westfälischer, letzterer 1700 Tonnen australischer Kohle an Bord. Aus „Elmshorn" ergänzte „Geier" bei der Insel Jampea seinen Kohlenvorrat auf 300 Tonnen. Der Dampfer erhielt Anweisung, seine Vorräte in Makassar oder, falls er dort auf Schwierigkeiten stieß, in Pulo Laut erneut aufzufüllen, danach Korror- (Malakal-) Hafen auf den Palau-Inseln, oder falls er sich dort nicht halten könnte, einen Platz an der Dampier-Straße anzulaufen oder schließlich vom 15. September ab nach Sawai-Hafen auf der Insel Ceram zu gehen. Es lag dem Kommandanten in erster Linie daran, den Dampfer „Bochum" an der Hand zu behalten sowohl wegen seines größeren Kohlenvorrates als auch wegen seiner Ausrüstung mit einer Funkenstation, die ihm wertvolle Dienste leisten konnte, indem sie den Funkspruchverkehr für „Geier" übernahm. Dies war wesentlich aus dem Grunde, weil die Funkspruchseinrichtung des „Geier" beim Geben mit hoher Intensität einen ungleichmäßigen Ton

erzeugte, da die elektrische Maschine nicht in der Lage war, für längere Zeit eine gleichmäßige Spannung zu halten. Durch die Eigenart des Tones seiner Funken verriet sich daher S. M. S. „Geier" bei Gebrauch seiner Funkspruchanlage ohne weiteres. Dampfer „Bochum" wurde durch besonderen Segelbefehl nach der Bangkalang-Bucht auf der Insel Peleng geleitet, wo er den Kreuzer erwarten sollte.

Nach Beendigung der Kohlenübernahme am 6. um 10 Uhr 30 Minuten abends ging „Geier" mit Kurs auf die Buton-Durchfahrt in See. Kapitän Graßhof hielt es für angebracht, die Makassar-Straße zu meiden, nachdem sein Aufenthalt in der Java-See durch das Anhalten des holländischen Postdampfers bekannt geworden war und daher mit einer Bewachung der hauptsächlichsten Ausfahrten durch den Gegner gerechnet werden konnte. Er beabsichtigte, durch die weniger gebräuchlichen Fahrwasser, wie die Buton-Durchfahrt und die Greyhound-Straße, in deren Nähe sich auch verborgene Kohlenplätze darboten, die Molukken-Straße zu erstreben. Später eingegangenen Nachrichten zufolge soll die Makassar-Straße zu dieser Zeit tatsächlich von feindlichen Streitkräften bewacht worden sein.

Beim Ansteuern der Buton-Durchfahrt mußte mangelhaft oder gar nicht vermessenes Gebiet mit unzulänglicher Befeuerung durchfahren werden. Am 8. August 3 Uhr 45 Minuten vormittags wurde Wangi-Wangi, am 9. zwischen 5 und 6 Uhr vormittags die Greyhound-Straße passiert. Die Fahrt betrug 10 bis 11 Seemeilen, wobei drei Kessel in Betrieb gehalten werden mußten, während einer sich stets in der Reinigung befand. Zur Unterstützung des Maschinen- und Heizerpersonals war dauernd eine Anzahl Matrosen abkommandiert. Die Ansteuerung der Bangkalang-Bucht auf der Insel Peleng — östlich Celebes — am 9. August gestaltete sich wegen vollkommen dicken, regnerischen Wetters sehr schwierig. Der Kommandant berichtet dazu: „Es war ein verwegenes Unterfangen, in ein unbekanntes, schlecht vermessenes Gebiet unter solchen Umständen einzulaufen. Der große, nicht zu unterschätzende Vorteil lag aber darin, daß wir selbst jedenfalls auch von der gegenüberliegenden Küste aus unbeobachtet blieben. Um 4 Uhr 30 Minuten nachmittags machten wir in wolkenbruchartigem Regen neben »Bochum« fest. Die Maschine hatte mehrere Reparaturen, die längere Zeit in Anspruch nahmen."

Da mit der Bewachung auch der Molukken-Straße durch den Gegner für den Fall gerechnet werden mußte, daß inzwischen der Krieg mit England ausgebrochen sei, worüber eine amtliche Nachricht immer noch nicht vorlag, beschloß Kapitän Graßhof, bei der Weiterfahrt auch diese Durchfahrt zu meiden, vielmehr den Weg südlich und östlich der Insel Halmahera durch die Gillolo-Passage zu wählen, der keine

nennenswerte Verlängerung der Fahrt bedeutete und die Möglichkeit bot, an geschützter Stelle die Kohlen zu ergänzen sowie bei dem geringen Verkehr eine ungestörte Annäherung an Yap zu erzielen. Nach Übernahme von 67 Tonnen Kohlen aus „Bochum" betrug der Bestand auf „Geier" 312 Tonnen. Der 10. und 11. August wurde zur Überholung der Maschinen und Kessel ausgenutzt. Außerdem mußte eine Anzahl von Kartenpausen für „Bochum" als Ersatz für fehlende Karten gefertigt werden. Die mangelhafte Kartenausrüstung der deutschen Dampfer, die im Kriege als Hilfsschiffe Verwendung fanden, wurde hier wie allgemein wiederholt unangenehm empfunden.

Um Mitternacht am 11./12. August wurde Anker gelichtet, „Bochum" folgte im Kielwasser des Kreuzers. Am 12. früh wurde die Funkenstation Yap gehört und von „Bochum" angerufen; sie antwortete, Nachrichten für „Geier" lägen zur Zeit nicht vor. Weiteren Verkehr herzustellen, gelang nicht. Im Laufe des 12. erfolgte trotz wiederholter Anrufe von „Bochum" und „Geier", die mit höchster Intensität gegeben wurden, keine Antwort mehr, so daß damit gerechnet wurde, daß die Station Yap vom Feinde zerstört sei[1]). Auch die Funkenstation Angaur meldete sich auf wiederholte Anrufe nicht. Am 12. wurde bei Tage das enge Fahrwasser südlich Gillolo durchsteuert, wobei wegen der Ungenauigkeit der Karten größte Vorsicht geboten war. Abends wurde mit Hilfe des vorausgesandten und als Ansteuerungsmarke ausgelegten Dampfers „Bochum" die Insel St. Catherine passiert. Am 14. wurden in See unter dem Schutze der Insel Meliel 95 Tonnen Kohlen von „Bochum" übergenommen, wobei „Geier" infolge Gegeneinanderschlagens der Schiffe in Strom und Dünung erhebliche Beschädigungen an der Backbord-Bordwand erlitt. Zur Erzielung einer möglichst großen Kohlenersparnis wurde auf der Weiterfahrt „Geier" von „Bochum" geschleppt.

Da die Funkenstationen von Yap und Angaur trotz aller Versuche, mit ihnen in Verbindung zu treten, sich nicht gemeldet hatten, mit ihrer Betriebsfähigkeit daher offenbar nicht mehr zu rechnen war, so war die Lage für „Geier" außerordentlich schwierig. Der Standort des Kreuzergeschwaders und der von den Etappen abgefertigten Hilfsschiffe war nicht bekannt. Eine bestimmte Nachricht über die Haltung Englands lag noch nicht vor. Verkehr englischer Schiffe war in den letzten Nächten, teilweise in der Nähe, beobachtet worden. Für die Fahrt nach Tsingtau reichte der

[1]) Die Funkenstation Yap wurde am 12. August durch Beschießung seitens englischer Seestreitkräfte zerstört. Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 158ff. und Seite 423ff.

Kohlenvorrat nicht. Beim Anlaufen neutraler Häfen — es kamen Manila oder japanische Plätze[1]) in Frage — war mit der Festlegung des Schiffes zu rechnen. Ein Vorstoß nach Norden erschien wegen der in der Nähe von Yap und Angaur vermuteten feindlichen Streitkräfte nicht ratsam, da bei dem geringen Gefechtswert des „Geier" dem Gegner bei einem Zusammentreffen nur die Gelegenheit eines billigen Erfolges geboten, der eigenen Kriegführung aber nicht genutzt würde. Korvettenkapitän Graßhof beschloß daher, zunächst den Ausrüstungsplatz Offak-Hafen auf der Insel Waigeu, nördlich der Dampier-Straße, anzulaufen, um dort und danach auf anderen Ausrüstungsplätzen nach Dampfern zu fahnden, die sich zur Ausrüstung als Hilfskreuzer eigneten, und um Verbindung mit „Scharnhorst" zu suchen. Allgemein setzte er sich als Ziel, möglichst lange operationsfähig zu bleiben, um weiterhin feindliche Streitkräfte zu binden, die ohne Zweifel auf der Suche nach „Geier" sich befanden.

In der Nacht vom 15./16. wurden Funkspruchzeichen von „Scharnhorst" gehört, die „Cormoran" anrief. Die Zeichen waren indessen so schwach, und feindliche Schiffe in der Nähe störten so stark, daß es für aussichtslos gehalten wurde, Verbindung mit dem Flaggschiff zu erhalten. Am 16. 3 Uhr 30 Minuten nachmittags ankerte „Geier" in Offak-Hafen; es wurde sofort mit der Kohlenübernahme aus „Bochum" begonnen, die am 17. 5 Uhr 30 Minuten nachmittags beendet war. In der Nacht vom 17./18. wurde Funkspruchverkehr von „Scharnhorst", „Emden" und der Funkenstation Tsingtau beobachtet. Darauf wurde mit Erfolg ein Funkspruch an „Emden" abgegeben: „Liege Offak-Hafen. Ist England feindlich? Bitte um Befehl." „Emden" antwortete: „England, Rußland, Frankreich feindlich. Kriegserklärung Japans bevorstehend." Am 19., 3 Uhr vormittags, kam von „Emden", die es zunächst als ihre Absicht bezeichnet hatte, Offak-Hafen anzulaufen, Befehl an „Geier": „Sobald als möglich auslaufen, in Angaur mit »Emden« zusammentreffen." Um 5 Uhr vormittags ging „Geier", gefolgt von „Bochum", in See. „Emden" bestätigte durch Funkspruch die Nachricht von dem Ultimatum Japans; ein Treffpunkt auf See für den 20. wurde vereinbart.

Am 20. um 4 Uhr 30 Minuten nachmittags kam „Emden" mit dem Begleitdampfer „Markomannia" in Sicht. Bei einer Besprechung auf „Emden" erhielt Korvettenkapitän Graßhof Kenntnis von der allgemeinen Kriegslage, insbesondere von dem Ultimatum Japans mit den Forderungen bezüglich der Entfernung der deutschen Kriegsschiffe aus Ostasien und der Räumung Kiautschous, ferner von den Vorgängen auf Yap und den Be-

[1]) Auch über die feindliche Haltung Japans lag noch keine Nachricht vor.

wegungen und möglichen Absichten des Kreuzergeschwaders. Für die Tätigkeit des „Geier“ wurden folgende Richtlinien[1]) festgelegt:

1. „Geier“ läuft Angaur an, übernimmt einen der dort von Manila zu erwartenden Kohlendampfer („Tsingtau“ und „Lockfun“ mit je 2000 Tonnen) und schickt die übrigen nach dem Majuro-Atoll (Marshall-Inseln)[2]).

2. Danach geht der Kreuzer nach Yap, da es von größter Wichtigkeit ist, dem Kreuzergeschwader die Nachrichten über die Haltung Japans — die „Emden“ zwar versucht hat, an Scharnhorst“ zu übermitteln, ohne indessen einen Anhalt für ihren Empfang auf dem Flaggschiff zu haben[3]) — und weitere inzwischen etwa in Yap eingegangene Nachrichten zuzuleiten.

3. Ist die Funkenstation in Yap wiederhergestellt und erhält sie Verbindung mit „Scharnhorst“, so sind die Nachrichten an das Kreuzergeschwader durch die Funkenstation Yap zu übermitteln. „Geier“ bleibt dann zunächst zur Teilnahme an der Verteidigung der Kabel- und Funkenstation in Yap.

4. Ist die Funkenstation nicht in Ordnung oder bekommt sie keine Verbindung mit „Scharnhorst“, so dampft „Geier“ beschleunigt in der Richtung auf Majuro[2]), um die Nachrichten selbst funkentelegraphisch an das Geschwader zu übermitteln und weitere Befehle für die Verwendung des Kreuzers vom Geschwaderkommando einzuholen.

Kapitän Graßhof teilte seinerseits dem Kommandanten der „Emden“ mit, daß nach Angabe der Etappe Batavia Dampfer „Tannenfels“ mit 6000 Tonnen Kohlen nach Nusa Bessi bei Timor befohlen sei.

Nach der Trennung der beiden Kreuzer trat „Geier“, zeitweise im Schlepp von „Bochum“, die Fahrt nach der Insel Angaur an, die am 22. erreicht wurde. Hier lag bereits der aus Manila entsandte Dampfer „Tsingtau“ (1685 Br. R. T.) des Norddeutschen Lloyd, Kapitän Hayenga, mit 2300 Tonnen Kohlen. Ein Versuch, aus ihm Kohlen zu nehmen, mußte wegen der starken Dünung aufgegeben werden. Gegen Mittag traf, ebenfalls aus Manila, der Lloyddampfer „Lockfun“ (1675 Br. R. T.), Kapitän Gerlach, mit 2000 Tonnen Kohlen ein, der nach Aushändigung einer Kartenpause sofort nach Majuro entsandt wurde. Ein Vertreter der deutschen Südsee-Phosphatgesellschaft wurde ersucht, etwa noch eintreffende Kohlendampfer nach dem gleichen Platze zu leiten.

---

[1]) Siehe auch unter „Emden“, Seite 8.

[2]) Das Kreuzergeschwader lief Majuro vom 26. bis 30. August an. Dies schloß der Kommandant S. M. S. „Emden“ richtig aus einem Funkspruchbefehl der „Scharnhorst“ an „Cormoran“, nach Majuro zu gehen.

[3]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 82, 83.

Bald nach Mittag ging „Geier" mit „Bochum" und „Tsingtau" nach Malakal-Hafen in See, in den am 23. früh nach Überwindung erheblicher navigatorischer Schwierigkeiten eingesteuert wurde. Hier wurde der Dampfer „Elmshorn" angetroffen, der indessen nur noch 800 Tonnen Kohlen an Bord hatte, da ihm in Makassar auf Betreiben des englischen Konsuls die Kohlenübernahme verweigert worden war und er auch in Pulo Laut keine Kohlen hatte erhalten können[1]). Nachmittags kam der Regierungsdampfer „Lloyd" von Yap über Angaur im Hafen an[2]); er brachte wichtige Telegramme und Nachrichten für das Kreuzergeschwader, darunter die Anweisung des Admiralstabes vom 12. August: „Falls Japan die Neutralität abhängig macht davon, daß keine Feindseligkeiten in Ostasien, versuchen, den Kreuzerkrieg zu verlegen[3])". Nach Mitteilung des Dampferkapitäns war die Funkenstation Yap durch S. M. S. „Planet" wiederhergestellt und in Betrieb gesetzt worden. Ein Anruf der Station an „Geier", der abends erfolgte, bestätigte diese Nachricht. Meldungen aus Nagasaki zufolge hatten die Japaner Streitkräfte zur Besetzung der deutschen Südsee-Inseln entsandt. Als ihr voraussichtliches erstes Ziel nahm der Kommandant des „Geier" die Marianen und Karolinen an. Der Führer des Dampfers „Elmshorn" meldete, in Soerabaya hätten zeitweise 25 englische Dampfer gelegen, die auf die Meldung der Anhaltung des holländischen Dampfers „Houtman" durch „Geier" nicht gewagt hätten auszulaufen. Zwei englische Kreuzer hätten in der Makassar-Straße nach „Geier" gesucht.

Auf Grund der neuen Sachlage stellte Kapitän Graßhof folgende Überlegungen an: „Die für das Kreuzergeschwader bestimmten Nachrichten sind so wichtig, daß es geboten erscheint, sie schnellstens durch „Geier" selbst zu übermitteln. Die weitere Nachrichtenübermittlung durch die wiederhergestellte Station Yap scheint vom Feinde stark bedroht; daran würde auch die Anwesenheit des „Geier" in Yap nichts ändern können. Anderseits ist nach Wiederherstellung der Station Yap die Nachrichtenübermittlung an das Kreuzergeschwader über oder durch „Geier" am ehesten möglich, wenn sich das Schiff dem Kreuzergeschwader nähert, das nach den von „Emden" erhaltenen Nachrichten bei Majuro zu suchen ist. — Beim Kreuzergeschwader ist nach den Angaben des Kommandanten der „Emden" voraussichtlich noch ein als Hilfskreuzer geeigneter Dampfer („York") zu finden. — Eine von „Lloyd" überbrachte, möglicherweise vom Kreuzergeschwader stammende Weisung der Etappe Manila, die Dampfer

[1]) Siehe Seite 337.

[2]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 425.

[3]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I. Seite 76.

„Tsingtau" und „Lockſun" ſollten zunächſt nach Neu-Hannover gehen, iſt vielleicht ſchon durch die von „Emden" erhaltenen Anordnungen überholt."

Um beiden Anweiſungen gerecht zu werden, beſchloß Kapitän Graßhof, nachdem „Lockſun" ſchon nach Majuro entſandt war, mit „Tsingtau" zunächſt Neu-Hannover anzulaufen, da er hiermit ſchlimmſtenfalls für die Fahrt nach Majuro einen Umweg in Kauf nahm. Dampfer „Elmshorn" erhielt Befehl, alle entbehrlichen Kohlen an „Bochum" abzugeben und dann nach Manila zu gehen. Er empfing Nachrichten zur Übermittlung an die Etappe Manila, die angewieſen wurde, weitere Kohlendampfer nach Majuro zu entſenden, ſofern nicht Gegenbefehl eintreffe. Dampfer „Bochum" ſollte die in Malakal-Hafen lagernden 2800 Tonnen Kohlen an Bord nehmen und nach Majuro folgen. Der Kapitän des Tenders „Lloyd" wurde über die Abſichten und Anordnungen des Kommandanten zur Übermittlung an die Station Yap unterrichtet.

Am 23. Auguſt 6 Uhr nachmittags lief „Geier" mit „Tsingtau" aus Malakal-Hafen aus. Auf einen Anruf der Funkenſtation Yap in der folgenden Nacht wurde an dieſe der Funkſpruch für die Etappe Manila abgegeben: „Reiſeziel »Geier« iſt Majuro. Kohlenhilfsdampfer mit Vorräten für drei Monate und Kartenausrüſtung ſchicken." Eine Beſtätigung des Empfangs erfolgte nicht. Weiterhin konnte die Verbindung mit Yap nicht wiederhergeſtellt werden. In der gleichen Nacht meldete der Führer der „Bochum" durch Funkſpruch, die Japaner brennten Signalfeuer auf den Palau-Inſeln ab; er habe Bedenken gegen längeres Liegen in Malakal-Hafen. Seine Anfrage, ob er unter dieſen Umſtänden bleiben ſolle, beantwortete der Kommandant des „Geier" durch den Funkſpruch: „Nach Manila gehen, Vorräte auffüllen, dann nach bisherigem Befehl handeln." Nach Ausſage des Kapitäns der „Tsingtau" ſollten die Ausrüſtung und Ausklarierung deutſcher Kohlendampfer in Manila in den letzten Tagen — alſo wohl infolge der Haltung Japans — auf viel geringere Schwierigkeiten ſtoßen als zu Beginn des Krieges.

Am 25. 8 Uhr abends gab „Geier" das wichtige Admiralſtabstelegramm, das der Dampfer „Lloyd" überbracht hatte[1]), ſowie die Nachricht über die Entſendung des „Lockſun" nach Majuro und eine Anfrage der Etappe Manila, wohin Kohlenſchiffe zu entſenden ſeien, an „Scharnhorſt" ab, ohne eine Beſtätigung zu erhalten. Der erſte Funkſpruch iſt von „Scharnhorſt", wenn auch in verſtümmeltem Zuſtande, aufgefangen worden[2]).

---

[1]) Siehe Seite 342.

[2]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 123.

Da infolge Verwendung mangelhafter australischer Kohle der Brennstoffverbrauch sehr groß war — der Heizwert dieser Kohle war sehr gering, auch verschmutzte sie die Kesselrohre in bedrohlicher Weise —, hielt es der Kommandant für zweckmäßig, zur Auffüllung der Bunker die Admiralitätsinseln anzulaufen. Am 27. August ging „Geier" daher in Seeadler-Hafen, einer verborgenen Bucht auf der Insel Manus der Admiralitätsgruppe, zu Anker, um unverzüglich mit der Bekohlung aus dem Dampfer „Tsingtau" zu beginnen. Sehr störend wirkte auf die Bewegungsfreiheit des Kreuzers der Mangel an Lebensmitteln und Frischwasser auf dem Kohlendampfer. Da dieser keinen Destillierapparat besaß, so mußte jede Gelegenheit des Zusammenliegens mit „Geier" benutzt werden, um ihn mit destilliertem Wasser zu versehen. Die Abgabe von Lebensmitteln seitens der Kolonie war ausgeschlossen, da nach dem Kriegsausbruch, über den nach Aussagen des Stationsleiters Krafft bisher an Land nichts bekannt geworden war, mit der Ergänzung der Nahrungsmittel durch anlaufende Dampfer nicht zu rechnen und die Kolonie selbst nur bis etwa Jahresschluß versorgt war.

Am 29. 6 Uhr vormittags verließ „Geier" nach Übernahme von 230 Tonnen japanischer Kohle Seeadler-Hafen, um zunächst den Drei-Insel-Hafen auf Neu-Hannover anzusteuern, wo Aussicht bestand, mit Booten Wasser aus einem Fluß für den Dampfer „Tsingtau" zu beschaffen. Der Versuch, der am 30. unternommen wurde, mißlang indessen, da das Wasser noch 1000 m oberhalb der Mündung des Flusses brackig war. Danach wurde durch den äußeren Riffgürtel nach den Ostinseln gesteuert, wohin die Etappe Manila die Kohlendampfer für das Kreuzergeschwader beordert hatte. Kriegsschiffe wurden hier nicht vorgefunden, wie von vornherein zu erwarten war, da „Scharnhorst" sich auf die in den letzten Nächten wiederholt abgegebenen Funksprüche nie gemeldet hatte. Um 4 Uhr nachmittags lief daher „Geier" durch die Nissel-Einfahrt nach Käwieng (Neu-Mecklenburg) ein, wo er 4 Uhr 45 Minuten nachmittags vor dem Ort ankerte. Von der Zerstörung eines australischen Schoners, der den Hafen infolge von Seenot ohne Kenntnis vom Kriegsausbruch angelaufen hatte, wurde abgesehen, zumal er der Kolonie als Verkehrsmittel dienen konnte; seine Segel wurden beschlagnahmt und an Land hinterlegt. Durch den Bezirksamtmann Stübel wurde der Kommandant über das Vorgehen der australischen Seestreitkräfte gegen Rabaul[1]) am 12. August sowie über den Fortgang des Krieges in Europa unterrichtet. Trotz des auch in Käwieng herrschenden Mangels an Nahrungsmitteln

[1]) Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 163.

waren die hier ansässigen Deutschen in aufopfernder Weise bemüht, dem Kreuzer mit Lebens- und Genußmitteln auszuhelfen. An Wasser waren bei der knappen zur Verfügung stehenden Zeit nur 22 Tonnen aus Zisternen an Land in Booten zu beschaffen. Auf Anerbieten des Bezirksamtmanns wurden Gestellungsbefehle an den Leutnant z. See d. R. Metzner, einen Unteroffizier d. R., vier Reservisten und einen Landsturmmann gesandt. Der Bezirksamtmann wurde ersucht, etwa bei den Ostinseln eintreffende Kohlendampfer durch Vermittlung eines dort ansässigen Pflanzers nach Majuro zu leiten, sofern sie nicht ausdrücklich anders lautende Befehle hätten.

Als nächstes Fahrtziel wurde Kusaie-Insel gewählt, da die Überfahrt unmittelbar nach Majuro nicht sichergestellt erschien. Die von „Tsingtau" genommenen japanischen Kohlen hatten sich als noch erheblich schlechter als die australischen erwiesen, das Schiff hatte bei der Fahrt nach Neu-Hannover mit drei Kesseln nur 8 Seemeilen Geschwindigkeit erzielt. Zudem ließ ein bedeutender Verlust an Kesselspeisewasser auf Leckagen an den Kesseln schließen. Am 31. August 10 Uhr vormittags, am Tage, nachdem die deutschen Panzerkreuzer Majuro zur Fahrt nach Osten verlassen hatten, ging „Geier" mit Tsingtau" von Käwieng durch die Eickstedt-Fahrt in See. Nachdem zunächst mit nördlichem Kurs aus Sicht von Land gedampft war, wurde auf Nordostkurs gegangen, um den nach Osten setzenden Äquatorialstrom zu erreichen und auszunutzen. Der Wind gestattete zeitweise das Setzen von Segeln. Am 3. September begann die in Colombo neu eingesetzte Kolbenstange eines der Niederdruckzylinder zu schlagen; ihre Neuzentrierung während des nächsten Hafenaufenthaltes wurde dadurch erforderlich.

Am 4. September nachmittags lief „Geier" in den Lolo-Hafen der Insel Kusaie ein. Hier lag der britische Dampfer „Southport" (3588 Br. R. T.) aus Cardiff. Er kam aus Nauru, wo er versucht hatte, Phosphat zu laden; da dies wegen des hohen Seeganges nicht möglich gewesen, hatte er keine Ladung an Bord, wohl aber 500 Tonnen Bunkerkohlen. In Kusaie wartete er auf den deutschen Dampfer „Germania", der ihm Nahrungsmittel und Nachrichten bringen sollte. Der Kapitän besaß angeblich keine Nachricht vom Kriegsausbruch und beabsichtigte, am 6. September den Hafen zu verlassen. Drei auf „Southport" eingeschiffte wehrpflichtige Deutsche meldeten sich zur Einstellung auf „Geier". Der Kommandant S. M. S. „Geier" fällte im übrigen folgende Entscheidung: „»Southport« gilt als beschlagnahmt bis zur Aburteilung durch das zuständige Prisengericht. Seine Besatzung gilt nicht als kriegsgefangen. Der Dampfer wird durch Wegnahme der Exzenterstangen und des Manövrierventils seeunfähig gemacht, da »Geier« durch ihn verraten werden könnte. Von »Geier«

benötigte Inventarien und Materialien werden gegen Empfangsschein entnommen." Kapitän Graßhof begründete seine Entscheidung wie folgt: „Dem Dampfer war der Kriegsausbruch unbekannt. Er unterlag daher nach dem VI. Abkommen der II. Haager Friedenskonferenz vom 18. Oktober 1907 nicht der Einziehung[1]). Prisenordnung Ziffer 7 e spricht von der Freilassung von Schiffen mit Passierscheinen, wenn sie bei Ausbruch des Krieges in einem feindlichen Hafen liegen. Grundsätzlich wird also der Standpunkt anerkannt, daß Schiffe, die vom Kriegsausbruch keine Kenntnis haben, nicht der Einziehung unterliegen. Die spätere Entscheidung des Prisengerichts schien fraglich. Letzteres würde unter den obwaltenden Umständen nach einer Zerstörung vielleicht auf Schadenersatz erkennen. Der dem Feinde zugefügte Schaden würde dann illusorisch geworden sein. Es war nicht möglich, die Besatzung mitzunehmen. Eine geeignete Unterkunft war nicht vorhanden. Das Schiff hatte nur knappen Proviant. Unter diesen Umständen konnte die Zerstörung des Schiffes als ein unzivilisiertes Verfahren angesehen werden. Es war Aussicht vorhanden, daß der Dampfer in Kusaie längere Zeit unentdeckt liegen bleiben würde."

Nachdem „Geier" aus dem Dampfer „Tsingtau" gekohlt hatte, nahm dieser aus den Beständen der „Southport" 150 Tonnen Kohlen, Wasser und verschiedene Inventarien und Materialien gegen Empfangsschein. Nach Beendigung der notwendigen Maschinenreparaturen und Bekanntgabe der Entscheidung des Kommandanten an den Kapitän des Dampfers „Southport" ging „Geier" am 7. September 4 Uhr nachmittags mit „Tsingtau" nach Majuro in See. Proteste des Kapitäns der „Southport" gegen die Zurücklassung seiner Besatzung ohne genügende Vorräte an Lebensmitteln wurden vom Kommandanten zurückgewiesen, da er auf die an Land erhältlichen Nahrungsmittel und auf ein Abkommen hinweisen konnte, das er mit dem Häuptling von Kusaie für die Verproviantierung des Dampfers im Falle der Not getroffen hatte[2]).

---

[1]) Das Deutsche Reich und Rußland hatten das Abkommen VI nur unter Vorbehalt des Artikels 3 ratifiziert, der gerade Fälle wie den vorliegenden behandelt. Siehe Kreuzerkrieg, Band I, Seite 372.

[2]) Das Maschinenpersonal des Dampfers „Southport" stellte bis zum 18. September die Verwendungsfähigkeit der Maschinen wieder her, so daß der Dampfer am 18. auslaufen und nach 11tägiger Fahrt nach Brisbane gelangen konnte. Die Reparatur wurde dadurch erleichtert, daß die beiden Exzenterstangen des Niederdruckzylinders an Bord belassen waren. Eine von diesen wurde an dem Vorwärtsschieber des Hochdruckzylinders angebracht. Auf diese Weise war es allerdings unmöglich, die Maschine rückwärts anspringen zu lassen; ebenso war es schwer, sie wieder angehen zu lassen, nachdem sie einmal gestoppt hatte. Diese Nachteile konnten aber ohne Bedenken in Kauf genommen werden.

Die Schäden an Kesseln und Maschinen des „Geier" begannen sich nach der wochenlangen Fahrt nunmehr zu häufen. Unter anderem stellte sich heraus, daß die Speiserohre der Kessel zum Teil zerfressen waren, wodurch sich der dauernde große Verlust an Speisewasser erklärte. Dazu kam, daß die Verschlackung der Kesselrohre derart zunahm, daß mit drei Kesseln nicht mehr die Umdrehungen für 9 Seemeilen zu halten waren, was bei der starken Bewachsung des Schiffsbodens einer Fahrt über den Grund von 7 Seemeilen entsprach. Am 9. September zeigten sich bei einem Gefechtsbild, das mit dem Dampfer „Tsingtau" als Gegner gefahren wurde, die großen Schwierigkeiten, mit einer so geringen Geschwindigkeit in einem Gefecht Geschütze und Torpedos in geeigneter Weise zu verwenden. Am 10. wurden Schießübungen nach einer von „Tsingtau" geschleppten Scheibe ausgeführt.

Am 11. gegen Mittag ankerte „Geier" im Majuro-Atoll bei der Djarrit-Insel, wo noch am Nachmittag die Kohlenvorräte aus „Tsingtau" ergänzt wurden. Hier wurde der Lloyddampfer „Lockfun" angetroffen, der noch 1500 Tonnen Kohle, ferner Maschinenöl, Frischwasser und Proviant für 33 Tage an Bord hatte. „Lockfun", der als Begleitdampfer geeigneter als „Tsingtau" erschien, obwohl er ebenfalls keinen Frischwassererzeuger an Bord hatte, erhielt den Auftrag, seine Vorräte nach Möglichkeit aus „Tsingtau" aufzufüllen, die noch 1400 Tonnen Kohlen, Material und Proviant für 20 Tage hatte.

Von dem auf der benachbarten Insel Roneron wohnenden Missionar Maas, einem Deutsch-Amerikaner, erfuhr der Kommandant, daß das Kreuzergeschwader mit Begleitschiffen am 26. August im Majuro-Atoll eingetroffen und dies am 30. August mit nördlichem Kurse verlassen hatte. Über die Absichten des Geschwaderchefs war ihm jedoch nichts bekannt. Der Kommandant nahm daher an, daß diese Etappe seitens des Geschwaders inzwischen vollständig aufgegeben sei und daß er daher auf diesem Wege keine Aussicht habe, mit ihm Verbindung zu erzielen. Er neigte zu dem Glauben, daß es sich über Nauru—Apia eine andere Nachrichtenverbindung gesichert habe und nicht mehr mit der unsicheren Etappenstraße nach Westen über Yap nach Manila rechne. Kapitän Graßhof beschloß trotz dieser ungünstigen Aussichten, noch einige Tage im Atoll zu verbleiben, in der Hoffnung, hier vielleicht doch noch Nachrichten über das Kreuzergeschwader zu erhalten oder nachkommende Kohlendampfer zu treffen. Über seine weiteren Absichten schreibt er:

„Nach den erhaltenen Nachrichten mußte ich annehmen, daß das Kreuzergeschwader sich nach dem südöstlichen Teil des Stillen Ozeans und der Südwestküste Amerikas wenden würde. Für »Geier« war es in

Anbetracht der geringen Dampfstrecke, des Mangels an Proviant, Wasser, Öl und mit Rücksicht auf die schlechte Kohle und den Zustand der Kessel nicht möglich, dorthin zu folgen. Wenn überhaupt daran gedacht werden konnte, die amerikanische Küste zu erreichen, so konnte dies nur auf dem nächsten Wege über den nördlichen Stillen Ozean (Honolulu—San Francisco) bewerkstelligt werden. Es ergab sich daher der Wunsch, zunächst die Sandwich-Inseln zu erreichen. Vor Antritt dieser Reise war eine weitere Überholung der Kessel durchaus notwendig." Diese sollte bei den Romanzoff-Inseln vorgenommen werden, wo die Gefahr einer Überraschung des Schiffes erheblich geringer war als im Majuro-Atoll und wo Europäer nicht vorhanden waren.

Erst am 15. September war die Umladung der Kohlen von „Tsingtau" auf „Lockfun" beendet; dieser Dampfer hatte nunmehr etwa 2200 Tonnen an Bord. „Tsingtau" erhielt Anweisung, bis zum 22. September im Majuro-Atoll zu bleiben, dann nach Jaluit zu gehen und dort die dem Dampfer „Southport" abgenommenen Maschinenteile mit einer Abschrift des Prisenberichtes dem deutschen Regierungsvertreter zu übergeben. Danach war das Anlaufen eines neutralen Hafens anheimgestellt.

„Geier" ging am 16. September, 6 Uhr vormittags, mit „Lockfun" Anker auf, um die Romanzoff-Inseln anzusteuern. Die für das Kreuzergeschwader wichtigen Nachrichten waren in Majuro in einem für den Missionar Maas bestimmten Brief zurückgelassen. Am 17. gegen Mittag wurde in der Romanzoff-Gruppe bei der Insel Wotje geankert. Hier wurden dem Leitenden Ingenieur drei Tage zur Überholung von Kesseln und Maschinen zur Verfügung gestellt. Am 19. erfolgte die Auffüllung des Kohlenbestandes auf 388 Tonnen bei 300 Tonnen Bunkerbestand. Die Ergänzung des Frischwasserbestandes aus einem auf der Insel befindlichen Süßwassersteich, die unter den größten Schwierigkeiten versucht wurde, hatte nur ein unzulängliches Ergebnis. Für die Weiterfahrt nach Honolulu wurde eine nochmalige Kohlenergänzung bei der auf dem Wege liegenden kleinen Johnston-Insel in Aussicht genommen, da es bei der schlechten Beschaffenheit der Kohle unwahrscheinlich war, daß die 2004 Seemeilen betragende Entfernung mit dem Kohlenvorrat des Kreuzers bewältigt werden könnte. Um aber auch für den Fall, daß eine Kohlenübernahme bei der Insel infolge der Wetterverhältnisse sich als unmöglich erwies, sicher zu gehen, mußte damit gerechnet werden, daß „Geier" sich zur Kohlenersparnis mehrere Tage von „Lockfun" schleppen ließ.

Am 20. 6 Uhr vormittags verließ „Geier" den Ankerplatz mit „Lockfun". Am 21. früh nahm der Dampfer den Kreuzer in Schlepp; am Abend des 22. brach die Schleppleine. Am 24. (dem durch Überschreiten

der Datumsgrenze — 180° Länge — nach Osten gewonnenen zweiten Tage dieses Datums) 8 Uhr vormittags wurde „Geier" wiederum in Schlepp genommen. Das Schleppen konnte nunmehr bei frischem Ostwind mit heftigen Regenböen drei Tage lang erfolgreich durchgeführt werden; doch blieb die erzielte Geschwindigkeit um 1,5 Seemeilen hinter dem Voranschlag zurück, so daß die Kohlenverbrauchsrechnung für die Fahrt nach Hawaii sich als sehr knapp erwies. Frischwassererzeuger und Eismaschine mußten abgestellt werden. Am 27. nachmittags wurde die Schlepptroß losgeworfen. Am 28. wurde gegen 1 Uhr nachmittags bei der Johnston-Insel in 16 m Wasser auf unebenem Korallengrund geankert. Da bei Ostzu-süd-Wind heftige Dünung auf dem Riff stand, schien ein Versuch, Kohlen aus dem Dampfer zu nehmen, wenig Erfolg versprechend. Trotz der ungünstigen Verhältnisse wurde mit der Kohlenübernahme begonnen, und bis zum Abend waren 125 Tonnen übergenommen. Die Schiffe arbeiteten schwer gegeneinander; und obwohl die aus dicken Rollen von Hanftauwerk hergestellten Fender gute Dienste leisteten, trugen die Schwalbennester des Kreuzers, die außenstehenden Bootsdavits und die überragenden, nicht abnehmbaren Nocken der Kommandobrücke schwere Beschädigungen davon; auch die Backbord-Bordwand selbst wurde in der Nähe des Schornsteines stark eingebeult.

Der Kommandant stellte zu dieser Zeit unter Zuziehung des Kapitäns der „Lockfun" die Frage zur Erwägung, ob es mit den vorhandenen Hilfsmitteln möglich sein würde, Nordamerika zu erreichen. Der Plan entsprach dem Wunsche, nicht eher einen neutralen Hafen anzulaufen, als bis alle Hilfsmittel erschöpft wären. Auch sprach der Umstand mit, daß durch das Geschlepptwerden der letzten Tage Material gespart war und auch weiterhin erspart werden würde[1]). Dennoch erschien der Plan gewagt wegen der schlechten japanischen Kohle, der geringen Dampfstrecke und des schlechten Zustandes der Kessel. Um mit Aussicht auf Erfolg die 2900 Seemeilen betragende Strecke nach San Francisco zurückzulegen, mußte „Geier" 520 Tonnen Kohlen an Bord haben, was bei 300 Tonnen Bunkerinhalt eine Deckslast von 220 Tonnen bedingte. Hierin lag aber wiederum eine erhebliche Beeinträchtigung der See- und Gefechtsfähigkeit des Schiffes. Dennoch sollte der Versuch gemacht werden, da es sich schließlich um die letzte Möglichkeit handelte, das Schiff länger operationsfähig zu erhalten. War erst einmal ein neutraler Hafen angelaufen, so war wegen der geringen Geschwindigkeit des Schiffes und der Unmöglichkeit, über-

[1]) Mit einer Schleppdauer von etwa 10 Tagen mußte gerechnet werden, um etwa 1000 Seemeilen auf diese Weise zurückzulegen. Die übrige Strecke sollte mit eigenem Dampf in zwei Kesseln durchfahren werden.

legenen Streitkräften auszuweichen, seiner Tätigkeit aller Voraussicht nach sehr bald ein Ziel gesetzt. Die Kohlenübernahme wurde trotz sehr ungünstigen Wetters am 29. und 30. September fortgesetzt.

Am 30. 4 Uhr nachmittags waren 525 Tonnen Kohlen an Bord; die Abgabe von Wasser, Proviant und Maschinenbetriebsmaterial an „Lockfun" war beendet. Es wurde daher noch am Nachmittag die Weiterfahrt angetreten. Bei stürmischen östlichen Winden und grober See wurde die Fahrt nicht unerheblich verzögert. Trotz der außerordentlich großen Decklast lag das Schiff verhältnismäßig gut. Das in diesen Tagen erzielte Etmal von 130 bis 140 Seemeilen genügte nicht, um San Francisco planmäßig zu erreichen. Kohlenübernahme in See und Inschleppnehmen waren wegen zu hoher See nicht durchführbar.

Seit dem 29. war es möglich, den laufenden Zeitungsdienst der Station Kahuku auf den Hawaii-Inseln abzunehmen. Hierdurch gelangte die Besatzung zum erstenmal nach Verlassen von Käwieng (31. August) in den Besitz von Nachrichten über den Verlauf des Krieges, die indessen stark zugunsten der Gegner gefärbt schienen, wie sich leicht erkennen ließ.

Am 6. Oktober morgens kamen auf etwa 70 Seemeilen Entfernung die Hawaii-Inseln in Sicht, nachmittags wurde auf dem Größten Kreise der Kurs nach San Francisco aufgenommen. Am 7. scheiterte bei starkem Seegang ein erneuter Schleppversuch infolge Brechens der Schlepptrosse, die nunmehr nur noch 160 m lang und daher für das Schleppen in der langen Dünung ungeeignet war. Wegen des Verschlackens der Kessel mußte zweimal am Tage für längere Zeit mit den Umdrehungen der Maschine heruntergegangen werden, um die Feuerungsanlage zu reinigen und die Feuerrohre von der Rauchkammer aus bei verhängten Feuern durchzustoßen. Durch das Lecken eines Kessels und die daraus sich ergebende Notwendigkeit des Kesselwechsels war so viel Speisewasser verloren gegangen, daß wegen Mangels an zur Aufnahme von Kesselwasser geeigneten Doppelbodenzellen für den dritten Kessel kein Wasser vorhanden war. Das Etmal ließ sich nicht mehr über 130 Seemeilen bringen. Wiederholte Berechnungen und Überlegungen ergaben die Unmöglichkeit, unter diesen Verhältnissen das amerikanische Festland zu erreichen. Es wurde deshalb zunächst ein nördlicher Kurs östlich der Hawaii-Inseln genommen.

Über die Haltung der Besatzung während der langwierigen Ozeanfahrt berichtet der Kommandant des „Geier" wie folgt: „Die stete Anspannung, der dauernde Kriegswachdienst, der Einfluß des Tropenklimas, die Anstrengungen durch die beinahe alle vier Tage notwendige Kohlenübernahme, die ohne Rücksicht auf Ermüdung oder Schlafmangel Tag und Nacht durchgeführt werden mußte, waren Momente, die die Spannkraft stark in An-

spruch nahmen. Dazu kamen die unwohnlichen Verhältnisse, die durch die überall an Deck liegende Kohlenzuladung und den dadurch erzeugten Schmutz geschaffen wurden, und die Eintönigkeit der Beköstigung. Kaum ein Mann der Besatzung blieb von Zellengewebsentzündungen und Furunkeln verschont. Trostlos gestaltete sich das Leben zahlreicher Schwerkranker durch den Mangel an geeigneten Unterkunftsräumen und geeigneter Verpflegung. Ich sah daher eine meiner Hauptaufgaben darin, den Geist der Besatzung durch enge Fühlungnahme und häufige Ansprachen und Belehrung frisch zu erhalten. — Der Mangel an Nachrichten und an Gelegenheit, in die kriegerischen Ereignisse tatkräftig helfend mit einzugreifen, lastete besonders auf dem Offizierkorps." Über die Leistungen des Maschinenpersonals insbesondere sagt der Kommandant, daß sie unter den obwaltenden schwierigen Umständen sehr anerkennenswert waren. „Das Personal mußte, um die zahlreichen Reparaturen und Reinigungsarbeiten durchführen zu können, dauernd in zwei Wachen gehen. Lag das Schiff zu Anker, so mußte mit aller Anstrengung daran gegangen werden, Kessel und Maschinen wieder leistungsfähig zu machen. Hierbei fielen noch die Einflüsse des Tropenklimas und die unmodernen Einrichtungen der Heizräume bezüglich Ventilation und Enge ins Gewicht. Neun bis zwölf Matrosen waren dauernd zur Hilfeleistung dem Leitenden Ingenieur zur Verfügung gestellt. Letzterer, Marine-Oberingenieur Hildebrandt, war unermüdlich bestrebt, allen auftretenden Schwierigkeiten kaltblütig und tatkräftig entgegenzutreten."

Die geschilderte Ungunst der Verhältnisse zwang den Kommandanten des „Geier" zu der Überlegung, welche Ziele er sich nunmehr zu stecken hätte, nachdem die Unmöglichkeit, San Francisco zu erreichen, klar zutage lag: „Die Aussichten, einen Erfolg gegen den feindlichen Handel zu erzielen, waren wegen der unzureichenden Geschwindigkeit und der Unfähigkeit, einen feindlichen Dampfer zu jagen, sehr gering. Die Hilfsmittel reichten nur noch für einige Tage aus. Es mußte deshalb vom idealen Standpunkt aus versucht werden, die See zu halten, in der Hoffnung auf eine Gelegenheit, dem Feinde schaden zu können. Ein Angriff auf die zwischen Japan—Honolulu—San Francisco laufenden Schnelldampfer von 17 bis 21 Seemeilen Dauergeschwindigkeit war ganz aussichtslos. Es sollte daher auf dem japanischen Dampferwege Honolulu—Mexiko gekreuzt werden, wo Fracht- und Passagierdampfer von geringerer Geschwindigkeit verkehrten. Wie später in Honolulu festgestellt wurde, fuhren aber diese japanischen Dampfer wegen des Krieges nicht, sie waren in den heimischen oder südamerikanischen Häfen zurückgehalten worden. Dasselbe galt von den fahrplanmäßigen englischen Dampfern."

In den nächsten Tagen wurde demgemäß östlich der Hawaii-Inseln gekreuzt. Kessel- und Maschinenschäden erforderten während dieser Tage dauernde Reparaturarbeiten.

Über die Ausführung des Einlaufens in die neutralen Gewässer berichtet Kapitän Graßhof: „Die Annäherung an die Insel und das Anlaufen von Honolulu sollte wenn möglich erst dann bewerkstelligt werden, wenn alle Kessel betriebsklar waren, soweit man das bei ihrem Zustande von ihnen verlangen konnte. Es mußte mit einer Überwachung des neutralen Hafens durch feindliche Streitkräfte gerechnet werden, durch die es galt, sich gegebenenfalls durchzuschlagen. Der beim Einlaufen vorhandene Kohlenvorrat war so bemessen, daß noch ein geringer Spielraum für unvorhergesehene Fälle verfügbar war. Dem Kapitän der »Lockfun« teilte ich meinen Entschluß brieflich mit. Es war beabsichtigt, getrennt einzulaufen."

Nachdem „Geier" am 14. Oktober noch bis Mittag erfolglos auf dem Dampferwege gekreuzt hatte, wurde nach Anstellen des vierten Kessels Kurs auf Honolulu genommen, wobei während der Nacht auf den 15. Oktober die Geschwindigkeit auf das Höchstmaß von 12,3 Seemeilen gesteigert wurde. Feindliche Schiffe wurden nicht angetroffen. Am 15. Oktober 7 Uhr 30 Minuten morgens wurde auf Honolulu-Reede geankert. Auf Reede lagen die deutschen Dampfer „O. J. D. Ahlers", „Holsatia", im Hafen „Pommern", „Prinz Waldemar", „Gouverneur Jäschke", „Staatssekretär Krätke", „Longmoon" und „Setos". Ankunft und Zustand des Schiffes wurden dem Admiralstab über die Botschaft in Washington gemeldet.

Der Kommandant fuhr noch am Tage der Ankunft mit dem deutschen Konsul Rodiek zum Marinekommandanten, Kontreadmiral Moore, nach Pearl Harbour. Diesem wurde die Notwendigkeit eines längeren Aufenthaltes des „Geier" in Honolulu zur Ausführung von Reparaturen erläutert. Die völkerrechtliche Berechtigung eines solchem Zwecke dienenden verlängerten Aufenthaltes wurde von ihm anerkannt. Außer den im einzelnen angegebenen Reparaturen an Kesseln, Maschinen und am Schiffskörper beantragte der Kommandant auch Docken des Schiffes und vor dem Inseegehen außer der Bunkerfüllung eine Kohlendeckladung von 200 Tonnen. Der amerikanische Admiral erklärte sich in diesen Fragen für nicht zuständig. Die Person, die hierüber zu entscheiden oder Anweisung aus Washington einzuholen habe, sei der Collector of Customs. Dieser zeigte großes Entgegenkommen und versprach, sein Bestes im Interesse des Schiffes zu tun. Docken und Anbordnehmen einer Deckslast hielt er jedoch als mit den Neutralitätsregeln nicht vereinbar; jedenfalls müsse das

Staatsdepartement befragt werden. An Bord zurückgekehrt, ordnete der Kommandant die sofortige Inangriffnahme der notwendigsten Reparaturen sowie baldige Kohlenübernahme an. Ein abends eingehendes Telegramm des Generalkonsuls in San Francisco besagte, daß sich die englischen, französischen und japanischen Kreuzer „Newcastle", „Montcalm" und „Idzumo" an der mexikanischen und kalifornischen Küste aufhielten und daß drei englische Panzerkreuzer an der amerikanischen Südwestküste stationiert seien. An Land umlaufende Gerüchte meldeten den japanischen Panzerkreuzer „Kongo" in den Gewässern von Hawaii.

Am 16. Oktober wurden 150 Tonnen Kohlen übergenommen, wobei 29 Mann von den deutschen Dampfern „Prinz Waldemar" und „Pommern" freiwillig halfen. Zahlreiche auf den im Hafen liegenden deutschen Schiffen befindliche Wehrpflichtige meldeten sich zum Diensteintritt auf „Geier".

Die drahtlose Marconi-Station in Honolulu, die fast durchweg mit britisch gesinntem Personal besetzt war, hatte die Ankunft des „Geier" sofort in offenem Text gemeldet. Wenn die Ankunft auch bald durch die Kabel bekanntgeworden wäre, so lag doch in der drahtlosen Meldung ein Verstoß gegen die Neutralität, gegen die der deutsche Konsul beim Admiral Moore energischen Einspruch erhob. Dieser antwortete darauf, daß eine Zensur eingerichtet sei, um die Abgabe von Funksprüchen über Bewegungen von Seestreitkräften der Kriegführenden zu verhindern. Der Zensor sei jedoch zur Zeit der Abgabe des fraglichen Funkspruches abwesend gewesen. Die Marconi-Station habe von der Ankunft des „Geier" keine Kenntnis gehabt, sie habe daher den Namen „Geier" nicht als den eines deutschen Kriegsschiffes erkannt, eine unneutrale Handlung habe ihr ferngelegen. Es seien Maßnahmen ergriffen, um der Wiederholung eines solchen Falles vorzubeugen. Das Navy Departement, das anfänglich geneigt war, die Marconi-Station zu schließen, erklärte sich nachträglich durch die Darlegungen der Marconi-Gesellschaft befriedigt.

Ein vom Admiral Moore entsandter Schiffbautechniker kam am 20. Oktober an Bord, um die beantragten Reparaturen auf ihre Notwendigkeit nachzuprüfen. Er reichte ein Gutachten an den Collector of Customs ein. Nach dem Wortlaut dieses Gutachtens, nach dem die Seefähigkeit des „Geier" durch den Zustand der Kessel und der Bootsdavits aufgehoben war, wurde eine Zeit von acht Tagen, vom 20. Oktober an rechnend, von ihm für nötig gehalten, um das Schiff in seefähigen Zustand zu versetzen. Die Frist lief demnach am 28. Oktober ab.

Am 21. Oktober morgens näherte sich das japanische Linienschiff „Hizen" (früher „Retwisan") der Reede. Das Eintreffen des japanischen Kriegsschiffes so kurze Zeit nach Ankunft des „Geier" ließ vermuten, daß es

lediglich durch den neutralitätswidrigen Funkspruch der Marconi-Station herbeigerufen worden war. Gegen 7 Uhr abends lief ein Dampfboot des „Hizen" in den Hafen und machte nahe vor dem Bug des „Geier" fest. Anscheinend waren der Kommandant und ein zweiter Offizier des Linienschiffs in dem Boot, die dann an Land gingen. Erst spät in der Nacht verließ das Boot mit den Offizieren wieder den Hafen.

Am 23. Oktober ging vom Admiralstab folgendes Telegramm ein: „Blockade feindlicher Streitkräfte hinhalten durch lange dauernde Reparatur, dann sobald nötig abrüsten."

Das japanische Linienschiff „Hizen" hatte nicht nur am ersten Tage seines Erscheinens, sondern auch an den folgenden Tagen Verkehr mit dem

Kleiner Kreuzer **„Geier"** (1894)

Länge	79,6 m
Wasserverdrängung	1616 t
Geschwindigkeit	15,0 sm
Armierung	8-10,5 cm; 2 Tpd. R.
Besatzung	162

Jap. Linienschiff **„Hizen"** (fr. „Retwisan") (1900)

Länge	114,3 m
Wasserverdrängung	12 900 t
Geschwindigkeit	18—18,2 sm
Armierung	4-30,5 cm; 12-15,2 cm; 20-7,6 cm; 2 Tpd. R.
Besatzung	780

Lande, der von „Geier" aus beobachtet werden konnte. Seine Boote bewachten die Hafeneinfahrt. Auch schienen japanische Zivilboote mit dem Kriegsschiff in Verbindung zu stehen. Nach Zeitungsnachrichten und Gerüchten bestand optischer Signalverkehr zwischen dem Schiff und der Küste. Dieses Material zeugte für die Neutralitätsverletzung durch „Hizen" einerseits und anderseits — sofern nicht sofort Gegenmaßregeln getroffen wurden — für die ungenügende Beobachtung der Neutralitätspflichten seitens der Vereinigten Staaten.

Vom deutschen Konsulat wurde dem Collector of Customs ein schriftlicher Einspruch gegen den neutralitätswidrigen japanischen Verkehr mit dem Lande eingereicht, der sofort dahin beantwortet wurde, daß Schritte unternommen worden seien, um jeden weiteren Verkehr des „Hizen" mit dem Lande zu verhindern. Die deutsche Botschaft in Washington wurde entsprechend benachrichtigt.

Auf eine Anfrage der amerikanischen Behörde (Collector of Customs), wann die Reparaturen des „Geier" beendet seien, ließ der Kommandant

durch das Konsulat antworten, daß nach dem von dem Schiffbautechniker abgegebenen Gutachten acht Tage für erforderlich gehalten würden, um das Schiff in seefähigen Zustand zu versetzen, was einer Frist bis zum 28. Oktober entspräche. Der Collector of Customs gab sich mit dieser Antwort zufrieden.

Am Morgen des 24. Oktober erschien „Hizen" mit dem der Jaluit-Gesellschaft gehörigen deutschen Gasolin-Schoner „Aeolus" vor dem Hafen. Nachdem die Besatzung des Schoners auf den auf Reede liegenden Dampfer „Lockfun" gebracht worden war, verbrannten die Japaner am Abend den Schoner, den sie vorher als Scheibe für eine Schießübung benutzten. Am Nachmittag des 25. Oktober gelang es dem ebenfalls der Jaluit-Gesellschaft gehörigen Schoner „Hermes", unangefochten in den Hafen einzulaufen. An diesem Tage traf folgendes Telegramm des Admiralstabes ein: „Versuchen Sie unauffällig, vor Abrüstung Offiziere und Spezialisten über Amerika nach der Heimat zu senden"; ferner vom Konsulat San Francisco das Telegramm: „Bitte um Mitteilung, ob möglich, einen Offizier herzusenden zu meiner Unterstützung."

Die Schwierigkeit für die Heimsendung des Personals lag in der Erlangung des Fremdenausweises der Einwanderungsbehörde, ohne den eine Beförderung auf den nach dem Festland der Vereinigten Staaten gehenden Dampfern unmöglich war. Nach eingehenden Überlegungen wurde beschlossen, zwei Offiziere, den Navigationsoffizier, Oberleutnant z. See Sauerbeck, und den Torpedooffizier, Oberleutnant z. See Pretzell, heimzusenden und ihnen zwei Geschützführer mitzugeben. Die Besorgung der nötigen Papiere gelang, so daß am 27. Oktober das Personal auf dem Dampfer „Korea" die Reise nach San Francisco antreten konnte.

Seit dem 25. Oktober wurde „Geier" durch eine an Land befindliche Wache von nordamerikanischer Marine-Infanterie unter Führung eines Offiziers bewacht. Begründet wurde diese Bewachung durch die Notwendigkeit, eine neutralitätswidrige Handlung von deutscher sowohl wie von japanischer Seite zu verhindern.

Am 27. Oktober teilte der Kommandant dem Collector of Customs schriftlich und mündlich mit, es sei unmöglich, das Schiff bis zum 28. Oktober in einen seefähigen Zustand zu versetzen; er bäte daher um eine Verlängerung der Frist. Der amerikanische Schiffbautechniker kam am gleichen Tage zu einer nochmaligen Untersuchung des Schiffes an Bord und reichte dem Collector of Customs ein erneutes Gutachten ein. Am 29. Oktober war eine Antwort noch nicht eingelaufen. Anscheinend war nach Washington telegraphiert worden, eine Entscheidung daher nicht vor fünf Tagen zu erwarten. Am 30. Oktober erhielt der Kommandant die schriftliche Nach-

richt, daß gemäß einer Anweisung des Staatsdepartements die Reparaturen des „Geier" am 6. November beendet sein müßten.

Am 31. Oktober erschien ein zweites japanisches Kriegsschiff, der Panzerkreuzer „Asama", vor Honolulu. Gleichzeitig wurde ein japanischer Kohlendampfer gesichtet.

Am 1. November teilte der Collector of Customs dem Kommandanten mit, er sei von seiner Behörde beauftragt, Namen und Dienstgrad der heimgeschickten Offiziere und Mannschaften festzustellen. Die entsprechenden Auskünfte wurden erteilt. Gleich darauf erschien Admiral Moore an Bord, um dem Kommandanten zu erklären, er habe Befehl erhalten, die weitere Heimsendung von Offizieren und Mannschaften zu verhindern. Er sei ferner beauftragt, das Schiff zu internieren, falls es nicht nach beendeter Reparatur am 6. November innerhalb 24 Stunden den Hafen verlassen hätte.

Am 1. November wurde ein Funkspruch des Collector of Customs an das Zollschiff „Thetis" aufgefangen, wonach er den Auftrag habe, den Dampfer „Lockfun" zu internieren. Nach Lage der Dinge war es nicht möglich gewesen, die Beziehungen dieses Dampfers zu dem Kreuzer „Geier" zu verschleiern. An Bord der „Lockfun" befand sich eine chinesische Besatzung, die ihre Erlebnisse nicht verschwiegen hatte. So waren schon in den ersten Tagen nach Ankunft des „Geier" Zeitungsartikel erschienen, die von der Tätigkeit der „Lockfun" als Begleitschiff des deutschen Kriegsschiffes handelten. Ihre von der Hafenbehörde eingeforderten Ausklarierungspapiere hatten Widersprüche ergeben. Sie war von Manila seinerzeit mit einer Ladung von 2000 Tonnen Kohlen nach Menado (Celebes) ausklariert worden. Es mußte deshalb unerklärlich erscheinen, wie sie nach einer so langen Zeit noch mit 1600 Tonnen Kohlen in Honolulu ankommen konnte. Aus diesem Grunde wurde vom Kommando „Geier" nichts unternommen, um den von den Behörden vermuteten Zusammenhang des Dampfers mit der Tätigkeit des „Geier" abzuleugnen, ohne ihn jedoch einzugestehen. Am gleichen Tage wurde ein Funkspruch mitgehört, in dem der Collector of Customs das Linienschiff „Hizen" aufforderte, sein Dampfbeiboot anzuweisen, die Dreiseemeilengrenze zu verlassen. In einem späteren Funkspruch entschuldigte sich der Kommandant des „Hizen" wegen des Übergriffes und versprach, ähnlichen Vorfällen vorzubeugen.

Nach einer Rücksprache mit den „Honolulu Iron Works" konnten die von „Geier" in Reparatur gegebenen Kesselrohre erst in vierzehn Tagen fertiggestellt sein. Daher beantragte der Kommandant eine Verlängerung der zur Ausführung der Reparaturen bewilligten Frist. Die Behörde versprach, den Antrag nach Washington zu melden.

Am 7. November sandte Admiral Moore einen Offizier an Bord mit der Mitteilung, daß „Geier" um 12 Uhr abends den Hafen zu verlassen habe oder interniert werden würde. Der Kommandant erwiderte, die Reparaturen des Schiffes seien nicht beendet, für die Seefähigkeit unentbehrliche Teile seien noch in den Werkstätten an Land in Arbeit, er müsse daher gegen die Internierung Einspruch erheben.

Um 9 Uhr abends wurde der Dampfer „Lockfun" in den Hafen geschleppt und unter Bewachung gestellt, nachdem dem Kapitän im Laufe des Tages mitgeteilt worden war, er müsse bis zum Abend auslaufen, sofern er nicht interniert werden wolle.

Um 12 Uhr nachts kam Admiral Moore mit einem Offizier an Bord und erklärte „Geier" für interniert. Er ließ sich vom Kommandanten das Wort geben, den Hafen nicht zu verlassen, keine feindliche Handlung zu unternehmen und die Besatzung außer den dienstlich an Land geschickten Personen vorläufig an Bord zu halten. Der Kommandant erwiderte erneut, daß er gegen die Internierung Einspruch erheben müsse, weil die Reparaturen zur Zeit nicht beendet und wichtige Teile des Schiffes, ohne die er nicht in See gehen könnte, noch in den Werkstätten an Land in Arbeit seien. Der Admiral versprach, diesen Einspruch in seinen Bericht an das Staatsdepartement aufnehmen zu wollen. Dann drückte er dem Kommandanten seine volle Sympathie aus, bot ihm jede Unterstützung an und kündigte seinen Besuch zur Erledigung der weiteren Förmlichkeiten für den nächsten Vormittag um 10 Uhr an.

Die Internierung des „Geier" und seinen Einspruch dagegen meldete der Kommandant telegraphisch über Washington an den Admiralstab. Am Vormittag des 7. November erschien Admiral Moore wie angekündigt an Bord, um Einzelheiten über die Internierung zu vereinbaren. Die Verschlüsse der Kanonen und ein Teil des Hauptdampfrohres mußten an das Vereinigte Staaten-Schiff „Alert" abgegeben werden. „Geier" wurde an die Mole der Marinestation verholt, wo das Schiff einen Platz unmittelbar hinter „Alert" erhielt. Beurlaubungen wurden an bestimmten Tagen unter Verantwortung des Kommandanten gestattet.

Hiermit fand die Tätigkeit des Kanonenbootes „Geier" ihren Abschluß. Schiff und Besatzung sind weiterhin interniert geblieben.

Nach Abbruch der diplomatischen Beziehungen zwischen den Vereinigten Staaten und Deutschland stellten am 4. Februar 1917 die amerikanischen Militärbehörden die Forderung der Unterbringung der Besatzung S. M. S. „Geier" an Land. Für diesen Fall lag eine Instruktion des Admiralstabes vor, nach der verfahren wurde. Es wurde danach gegen das Verlangen Protest erhoben und auf Regelung auf diplomatischem Wege

unter Vermittlung der Schutzmacht (Schweiz) verwiesen. Als hiermit nicht durchzudringen war, wurde verlangt, daß ein zur Instandhaltung des Schiffes genügender Teil der Besatzung an Bord blieb. Dies wurde zugestanden mit der Einschränkung, daß keine Offiziere an Bord zu verbleiben hätten. Schließlich wurde nur erlaubt, einen Unteroffizier und fünf Mann an Bord zu belassen. Der amerikanische Befehlshaber erklärte diese geringe Anzahl mit besonderen Umständen, die er berücksichtigen müsse.

Eine Zeitungsnotiz meldete am 4. Februar morgens fälschlich, die amerikanische Regierung habe die deutschen Hilfskreuzer „Kronprinz Wilhelm" und „Prinz Eitel Friedrich" beschlagnahmt und die Besatzungen an Land untergebracht. Auf diese Nachricht hin ordnete der Kommandant des „Geier" die Zerstörung von Kesseln und Maschinen und aller wertvollen Inventarien an. Die Geheimsachen waren schon vorher vernichtet worden. Die Schiffskessel wurden durch Ausglühen zerstört. Hierbei fing das darüber liegende Deck an zu schwelen, was mit einer leichten Rauchentwicklung verbunden war. Zwar wurde versucht, das Deck durch Feuerlöschschläuche zu kühlen, doch ließ sich nicht verhindern, daß über dem Mitteldeck leichte Rauchwolken aufstiegen. Das Schiff lag am Kai. Es war Sonntag, und an Land hatte sich eine beträchtliche Menge von Schaulustigen angesammelt, die nach den in den Morgenblättern veröffentlichten Nachrichten über „Prinz Eitel Friedrich" und „Kronprinz Wilhelm" für S. M. S. „Geier" nun das gleiche Schicksal erwarteten.

Gegen 9 Uhr vormittags sandte der Kommandant von Pearl-Harbour, Captain Clark, den Chef der U-Bootsflottille, Lieutenant-Commander Hart, an Bord, der sich erkundigen sollte, was an Bord vorginge. Der amerikanische Offizier mußte beim Anbordkommen bei dem glühend heißen Schornstein vorbei, von dem die Farbe in Blasen abplatzte. In der Kajüte fragte er, woher die Hitze an Deck und am Schornstein herrühre. Der Kommandant antwortete ausweichend. Es wurden dadurch noch zweieinhalb Stunden gewonnen, während deren das Zerstörungswerk im Innern des Schiffes vollendet werden konnte.

Der Anordnung des amerikanischen Marinebefehlshabers, Captain Clark, die Besatzung an Land unterbringen zu lassen, fügte sich der Kommandant des „Geier" schließlich unter Protest in Anlehnung an die für solche Fälle ergangene Instruktion des Admiralstabes. Desgleichen legte er gegen die geringe Zahl der an Bord belassenen Mannschaft Protest ein.

Für den plötzlichen Ausbruch des Kriegszustandes mit den Vereinigten Staaten war eine Sprengung des Schiffes durch Unterbringung eines scharfen Torpedokopfes mit angebrachten Sprengpatronen im Querbunker

vorgesehen, dessen Detonation die vorderen Munitionskammern in Mitleidenschaft hätte ziehen müssen.

Da die Internierung der Besatzung an Land zwei Monate vor dem Kriegsausbruch erfolgte, wäre eine Zerstörung des Schiffes durch Sprengung den Amerikanern wahrscheinlich sehr gelegen gekommen, da sie hierin einen kriegerischen Akt Deutschlands hätten erblicken können. Eine Versenkung des an der Pier neben einem deutschen Dampfer liegenden Schiffes war nicht möglich, da nur zwei Fuß Wasser unter dem Kiel waren. So war von diesen beiden Maßnahmen abgesehen worden. Dagegen waren Kessel, Maschinen und Einrichtungen wie Scheinwerferapparate, Entfernungsmesser usw., zerstört worden. Die Vorbereitungen zum Sprengen wurden wieder aufgehoben.

Da der amerikanische Kommandant in Pearl-Harbour, wie schon erwähnt, schließlich nur 6 Personen an Bord zu lassen gestattete, außerdem sich aber eine amerikanische Wache auf „Geier" befand, dem Kommandanten und den Offizieren dagegen nicht gestattet wurde, das Schiff zu betreten, machte der Kommandant nach einem umfangreichen Schriftwechsel mit dem Captain Clark diesem unhaltbaren Zustande ein Ende, indem er am 16. März 1917 Flagge und Wimpel mit Flaggenparade abends niederholen und dann nicht mehr heißen ließ. Den amerikanischen Kommandanten benachrichtigte er hiervon brieflich. —

Am Tage nach der Erklärung des Kriegszustandes (declaration that a state of war exists between the United Staates and the German Empire), dem 7. April 1917, wurden die an Bord verbliebenen Leute zu der an Land internierten Besatzung übergeführt.

S. M. S. „Geier" wurde dann von den Amerikanern mit einem beträchtlichen Kostenaufwand in Pearl-Harbour ausgebessert und „Schurz" getauft. Auf der Reise vom Panama-Kanal nach Norden wurde er von dem amerikanischen Dampfer „Fluida", den er geleitete, bei klarem, ruhigem Wetter gerammt und sank am 21. Juni 1918 um 6 Uhr 40 Minuten vormittags 10 Seemeilen südwestlich vom Kap Lookout an der Küste von North Carolina.

Der Ausbruch der politischen Spannung in Europa im Juli 1914 und des darauf folgenden Weltkrieges traf den Kleinen Kreuzer „Geier" in einer überaus ungünstigen Lage. Nach einer längeren Ozeanfahrt zwecks Wechsels des Stationsgebietes, die Schiff und Maschinen bereits erheblich in Mitleidenschaft gezogen hatte, war er in einen englischen Stützpunkt eingelaufen, als die politische Lage sich scharf zuspitzte. Die Nachrichten des Admiralstabes ließen die Größe der dem alten Kreuzer drohenden

Gefahr zunächst nicht in vollem Umfange erkennen. Mit großem Geschick hat sich der Kommandant, Korvettenkapitän Graßhof, unter den schwierigsten Umständen — er kannte das neue Stationsgebiet noch nicht und war mit den dort vom Kommando des Kreuzergeschwaders getroffenen Vorbereitungen zur Versorgung der deutschen Kreuzer nicht vertraut — sowohl den Nachforschungen als auch den Nachstellungen der Gegner entzogen. Es gelang ihm, die Bewegungen seines Schiffes zu verschleiern — nur die Nachricht von der nächtlichen Anhaltung eines holländischen Postdampfers und der auffällige Ton seiner unmodernen Funkentelegraphieanlage gaben von seiner Anwesenheit Kunde —, so daß lange Zeit hindurch infolge der Ungewißheit seines Aufenthaltes die Schiffahrt in den Gewässern des malaiischen Archipels stark beunruhigt wurde und die Gegner deshalb ihre Streitkräfte zur Feststellung des Kreuzers aufbieten mußten.

Dieser selbst war infolge seines Alters, seiner mangelnden Geschwindigkeit und seines unzureichenden Aktionsradius für die Kreuzerkriegführung durchaus ungeeignet, sein geringer Gefechtswert hätte ihn beim Zusammentreffen mit feindlichen Kreuzern zu einer leichten Beute des Gegners werden lassen. Den Mobilmachungsbestimmungen des Kreuzergeschwaders entsprechend war es daher das Bestreben des Kommandanten, in erster Linie einen als Hilfskreuzer geeigneten Dampfer aufzufinden, um auf diesem seine Besatzung für den Kreuzerkrieg nutzbar zu machen. Es gelang ihm indessen nicht, einen solchen Dampfer anzutreffen. Der vielleicht für diesen Zweck in Frage kommende Lloyddampfer „Prinzeß Alice" (10 981 Br. R. T., 15,5 Seemeilen), der am 19. August mit „Emden" zusammengetroffen war, wurde vom Kommandanten dieses Kreuzers wegen zu geringen Kohlenvorrates und schlechten Zustandes der Kessel entlassen[1]), ohne daß Kapitän Graßhof Kenntnis von seiner Anwesenheit in der Nähe des Treffpunktes der beiden Kreuzer am 20. August hatte.

Der Durchführung der zweiten ihm gestellten Aufgabe, Verbindung mit dem Kreuzergeschwader zu suchen, um diesem wichtige Nachrichten zuzuführen, widmete sich der Kommandant mit großer Zähigkeit trotz aller sich ihm entgegenstellenden Schwierigkeiten. Besonders hinderlich war dabei die unmoderne Funkenstation des „Geier", die auf die großen in Frage kommenden Entfernungen den Anforderungen nicht genügte. Warum „Scharnhorst" auf die wiederholten Anrufe des „Geier" nicht antwortete und den Empfang des am 25. August — wenn auch nur verstümmelt — erhaltenen Funkspruchs nicht bestätigte, ist nicht mehr aufzuklären.

Daß der Kommandant entgegen der Vereinbarung mit dem Komman-

[1]) Siehe Seite 7.

danten der „Emden" die Insel Yap nicht anlief, als er in Malakal-Hafen die Wiederherstellung der dortigen Funkenstation durch „Planet" erfuhr, muß als zweckentsprechend bezeichnet werden. „Geier" konnte als Funkspruchwiederholer zwischen Yap und dem Kreuzergeschwader wirksamere Dienste leisten, sofern es ihm gelang, sich rechtzeitig zwischen dieses und Yap einzuschieben. Auch die Überlegung, daß die lokale Verteidigung von Kolonien nicht Aufgabe der Kreuzer sei, sondern daß es darauf ankomme, solange wie möglich die See zu halten, um dem feindlichen Handel Abbruch zu tun und feindliche Streitkräfte zu binden, ist durchaus zutreffend. Mit welcher Energie und welcher Zähigkeit dieser Gedanke, solange wie möglich die See zu halten und erst im dringenden Notfall einen neutralen Hafen anzulaufen, vom Kommandanten und der ganzen Besatzung des alten, im Laufe der Fahrt mit immer sich steigernden Mängeln an Schiffskörper, Kesseln und Maschinen behafteten Fahrzeuges verwirklicht worden ist, dafür legt die vorstehende Darstellung der Fahrten des „Geier" nach Honolulu und der Versuch, selbst nach San Francisco zu gelangen, beredtes Zeugnis ab.

Während des Aufenthaltes in dem amerikanischen Hafen gelang es, die angedrohte Internierung drei Wochen hinzuhalten, so daß während dieser Zeit japanische Streitkräfte durch die Bewachung des Hafens gebunden und damit der Mitwirkung an der Einkreisung des Kreuzergeschwaders entzogen wurden. Die gegenüber dem Deutschen Reich unfreundliche Handhabung der Neutralität und die Begünstigung der deutschfeindlichen Streitkräfte durch die amerikanischen Behörden kam auch während des Aufenthaltes des „Geier" in Honolulu klar zum Ausdruck. —

Berücksichtigt man die dargelegten überaus ungünstigen Verhältnisse, unter denen S. M. S. „Geier" in den Krieg eintrat und während des Krieges zu handeln hatte, so kann dem Kommandanten und der Besatzung die Anerkennung dafür nicht vorenthalten werden, daß es durch geschickte Führung des Kreuzers und durch treue Pflichterfüllung gelang, das für die Kreuzerkriegführung völlig unzulängliche Schiff so lange Zeit den Nachstellungen der Gegner zu entziehen, um so mehr als es außer Frage steht, daß ein beträchtlicher Teil der japanischen Streitkräfte ihm auf die Spur gesetzt war. Mit vollem Recht gaben zahlreiche englische Presseäußerungen dem Unwillen darüber Ausdruck, daß es den vereinigten englischen und japanischen Streitkräften im Stillen Ozean nicht gelang, des „Geier" habhaft zu werden.

„Geier"-Anlage A.

Der Schiffsstab S. M. S. „Geier" [1].

Kommandant: Korvettenkapitän Graßhof (Carl).
I. Offizier: Kapitänleutnant Eismann (Kurt).
Oberleutnant z. S. Sauerbeck,
= = Pustkuchen (Albrecht) (A),
= = Pretzell (T).
Leutnant z. See Portweich,
= = Jacobi-Müller.
Marine-Oberingenieur Hildebrandt.
= -Stabsarzt Dr. Gütschow.
= -Oberzahlmeister Brandt.

[1] Bei Kriegsausbruch.

Personenverzeichnis.

v. Althaus, Frhr., Oblt. z. S. 307.
Anderson, engl. Kapitän 100.
Andresen, M. Ing. 82.
Angel, Oblt. z. See 189.
Apel, Oblt. z. See 154 ff.
Appel, kriegsfreiw. Matrose 198.
v. Arnim, Lt. a. D. 120.
Aust, Oblt. z. S. 213, 330.

Bahl, Erster Offizier Dampfer „Markomannia", später Führer „Pontoporos" 22, 38.
Bantelmann, Bootsmann 198.
Bockmann, M. Ing. 159, 189.
v. Bodecker, Hauptmann d. R. 164, 170.
Bopp, F., dtsch. Generalkonsul 87.
v. d. Borne, Oblt. z. See 242.
Bortfeld, Kapitän Dampfer „Prinzeß Alice" 5 ff.
Boy-Ed, Freg. Kpt, Marineattaché 222, 224.
Breckwoldt, Kapitän Dampfer „Slawentzitz" 228.
Brocks, Oblt. z. See 139, 140.
Brück, Maschinist d. R. 162.
Büchmann, Maschinist 267.
Büsing, Ob. Matrose 74.

Capelle, K., Generalagent d. Norddtsch. Lloyd 87.
Caulfield, Fr. W., engl. Kapitän 175.
v. Chappius, Hauptmann d. Schutztruppe 138.
Christiansen, Oblt. z. See d. R. 182 ff.
Christiansen, M. Ob. Zahlmeister 199.
Church, W. D., engl. Kapitän, Kommandant „Weymouth" 180.
Clark, amerikan. Kapitän, Kommandant von Pearl Harbour 358, 359.
Cleophas, Schiffszahlmeister 162.
Coenen, Kommodore, Kommandant „Jacob van Heemskerck" 253.
Coltzau, Kapitän Dampfer „König" 127.
Cradock, engl. Admiral 62, 218 ff.

Dankert, Forstassistent 151, 171.
Deike, Vizesteuermann d. R. 120.
Deinat, E., Kapitän Dampfer „Holsatia" 87.
Diedrichsen, P., Kapitän Dampfer „Goldenfels" 140.
Dietrich, M., Kapitän Dampfer „Brandenburg" 223.
Drury-Lowe, engl. Kapitän, Kommandant „Chatham" 160.

Eelbo, H., Kapitän Dampfer „O. J. D. Ahlers" 87.
Ellerbroek, M. Ob. Ing. 82, 103.
v. Eucken-Addenhausen, Lt. z. See a. D. 162.
Eyerich, Dr. M., Stabsarzt 188.
Eyring, Lt. z. See d. R. 238, 330.

Faas, Kapitän Dampfer „Markomannia" 4, 37.
Fensohn, dtsch. Konsul 254.
Fikentscher, Lt. z. See 66, 80.
Fisher, Lord 169.
Fitzmaurice, Commander 169.
Fraenckel, Dr., Regierungsarzt, Oberarzt d. R. 151 ff.
Franck, Kapitän Dampfer „Navarra" 224.
Frankenberg, Lt. z. See d. R. 164.
Frese, Kptlt. d. S. I. 238.
Freund, Oblt. z. See 189.
Fritsch, Kapitän Dampfer „Asuncion" 264, 304.

Gaede, Kptlt. 73, 75.
Gauhe, Kapitän Dampfer „Tabora" 126.
Gerdts, Lt. z. S. d. R. 117.
Gerlach, Kapitän Dampfer „Lockfun" 341.
Glossop, engl. Kapitän, Kommandant „Sydney" 72 ff.
Götzinger, Funkentelegraphiemeister 160.
Graalfs, Kapitän Dampfer „Bavaria" 225.
Grahn, Kapitän „Kronprinz Wilhelm" 238.
Grant, H. W., engl. Kapitän, Kommandant „Hampshire" 25 ff.
Graßhof, Carl, Korv. Kpt., Kommandant „Geier" 5, 8, 333 ff.
Groot, Kapitän Dampfer „Duala" 227.
Gropius, Kptlt. 44 ff.
v. Guérard, Lt. z. See 75.
Gundlach, Lt. d. R. 267.
Gyßling, Lt. z. See 66, 111.

Haas, M. Ing. 82.
Hägeli, Tpd. Maschinist 201.
Hart, amerikan. Lieutenant-Commander 358.
Hartmann, Ob. Art. Mechanikersgast 73.
Hauer, Kapitän Dampfer „Pisa" 224.
Häuser, Oblt. d. R. 151.
Hayenga, Kapitän Dampfer „Tsingtau" 341.
Helfferich, kriegsfreiw. Matrose 198.

Hentschel, Lt. z. See d. R. 238 ff.
Hepp, W., dtsch. Konsul 249.
Herm, Oblt. z. See d. R., Kapitän Dampfer „Somali" 126 ff.
Herrera, Enrique Olaya, kolumbianischer Gesandter 315.
v. d. Heyde, Lt. z. See d. R. 151, 162.
Hildebrandt, M. Ob. Ing. 351.
Hinrichs, Kptlt. 168 ff.
Hinsch, Kapitän Dampfer „Neckar" 225.
Hintze, Kapitän Dampfer „Spreewald" 225.
v. Hohenzollern, Prinz Franz Joseph, Lt. z. See 76.
Hood, Charley, engl. Lt. 155.
Humann, Regierungsrat 174, 176.
Hülsebusch, Kapitän Dampfer „Arucas" 228.

Ingles, Commander, Kommandant „Pegasus" 156.
Inkermann, Vermessungssteuermann 168.
Jalaes, Erster Offizier Dampfer „Rio Negro", späterFührer„Indrani" 277.
Jantzen, Kapitän Dampfer „Feldmarschall" 127.
Jerram, engl. Vizeadmiral 11 ff.

Kaiser, Feuerwerker 201, 203.
Kato, jap. Kapitän z. See, Kommandant „Ibuki" 69.
Kayser, Kapitän, Führer „Adjutant" 161.
Kepler, Major 125.
Kiel, Kapitän Dampfer „Elmshorn" 337.
King, engl. Konsul 129.
King-Hall, engl. Kontreadmiral 13, 123 ff.
Klöpper, Kptlt. a. D., später Führer „Buresk" 7, 34, 78.
Knox, amerikan. Staatssekretär des Auswärtigen 225.
Koch, Kptlt. 144 ff.
Köhler, Erich, Freg. Kpt., Kommandant „Karlsruhe" 213 ff.
Kohtz, Oblt. z. See 201, 203.
Koldewey, Kapitän Dampfer „Patagonia" 250 ff.
Krübbe, F., Kapitän Dampfer „Walhalla" 227.
Kühlken, D., Kapitän Dampfer „Reichenfels" 139.
Kulibin, russ. Oblt. 60.
Künstler, Kapitän Dampfer „Macedonia" 223.

Lang, Dr., Schiffsarzt 114, 117.
Lauterbach, Oblt. z. See d. R. 33 ff.
Leonhardi, Korv. Kpt. 226.
v. Lettow-Vorbeck, Oberstleutnant, Kommandeur der Schutztruppe 125.
Looff, Freg. Kpt., Kommandant „Königsberg" 122 ff.
Lubinus, Kptlt. d. R., Führer „Strathroy" 266 ff.
Lüdecke, Freg. Kpt. 229.
Luther, Dr., M Stabsarzt 78.

Maas, Missionar 347.
Martin, Kapitän Dampfer „Colmar" 228.
Martini, Vermessungssteuermann 168.
Matuschek, Maschinist 131.
Metzenthin, Kapitän Dampfer „Graecia" 223.
Metzing, Signalgast 75.
Metzner, Lt. z. See d. R. 345.
Meyer, Vizesteuermann d. R. 7.
Minkwitz, Kapitän Dampfer „Choising" 115, 118.
v. Moeller, Kptlt., Kommandant Flußkanbt. „Tsingtau" 120.
Moore, amerikan. Kontreadmiral 352 ff.
v. Mücke, Kptlt., I. O. „Emden", später Kommandant „Ayesha" 10 ff., 107 ff., 121.
v. Müller, Karl, Freg. Kpt., Kommandant „Emden" 1 ff., 121, 313 ff.
Niemeyer, Oblt. z. See 144 ff.

Orgel, J., Kapitän Dampfer „Bochum" 337.
Orgel, S., Kapitän Dampfer „Magdeburg" 228.

Pankow, Kapitän Dampfer „Professor Woermann" 227.
Patterson, engl. Lieutenant Commander 173.
Peirse, engl. Kontreadmiral 3, 24, 123 ff.
Penning, Vizesteuermann d. R. 162.
Perkuhn, Vermessungssteuermann 168.
Perlett, Kapitän Dampfer „Dacia" 234.
Peter, B., Kapitän Dampfer „Ostmark" 142.
Pretzell, Oblt. z. See 355.
Price, engl. Lt. 178, 179.
Pyttlik, Tpd. Maschinist 79.

Rehm, Kapitän Dampfer „Barbarossa" 224.
Graf Rex. dtsch. Botschafter 6.
v. Rissé, Feuerwerksmaat 74.
de Robeck, engl. Kontreadmiral 301.
Rodiek, dtsch. Konsul 352.
Rosenthal, Lt. z. See 189.
Rubarth, Kapitän Dampfer „Bethania" 228.

Sauerbeck, Kptlt. (Oblt. z. See) 87, 355.
v. Schack, dtsch. Vizekonsul 87.
Schade, Kapitän Dampfer „Markgraf" 129.
Schall, Lt. z. See 66, 81.
Schild, dtsch. Konsul 113.
Schiller, Lt. d. R. 164 ff.
Schilling, M. Ob. Ing. 135 ff.
Schlawe, Oblt. z. See 198.
Schlimbach, Kapitän Dampfer „Präsident" 225.
Schmidt, Lt. z. See 66 ff., 120.
Schnee, Dr., Gouverneur von Deutsch-Ostafrika 125 ff.
Schoenfeld, Korv. Kpt. a. D. 138, 151 ff., 210.
Schroeder, Wilhelm, Oblt. z. See 257.
Schütt, Kapitän Dampfer „Präsident" 130.

Schwabe, Dr., Assistenzarzt 81.
Schwaneberger, Ob. Masch. Maat d. R. 115.
Schwarting, Bootmannsmaat 120.
Segebarth, Kapitän Dampfer „Odenwald" 249.
v. Senden, Kapitän Dampfer „Zieten" 139.
Soete, Lt. z. See d. R. 173.
Souchon, Admiral 121.
Graf v. Spee, Vizeadmiral, Chef des Kreuzergeschwaders 1ff., 122.
Sprockhoff, Lt. z. See d. R. 157.
Stoddart, engl. Kontreadmiral 219ff.
Stoffers, M. Ing. 81, 82.
Studt, Kptlt. 213ff., 324ff.
Sturdee, engl. Vizeadmiral 318.
Sykes, engl. Kapitän 138.

Tepfer, Kapitän Dampfer „Rio Negro" 264, 325, 332.
Thierfelder, Kptlt., Kommandant „Kronprinz Wilhelm" 238ff.
Tietz, Matrose 73.
Tochinai, jap. Vizeadmiral 62.
Tscherkassow, Baron, Kapitän II. Ranges, Kommandant „Schemtschug" 58, 60.
Turner, engl. Kptlt. 156.

Vieth, Kapitän Dampfer „Crefeld" 264, 291.

Wahle, Generalmajor a. D. 177.
Waller, Kapitän Dampfer „Ingo" 228.
Wapshare, engl. General 181.
Wehrle, Dr., Arzt 162.
Weiß, Dr., Schiffsarzt 188.
Wellmann, Lt. z. See d. R. 115.
Wenig, Lt. z. See 146ff.
Werner, Matrose 75.
Wiechert, Kapitän Dampfer „Telde" 228.
Wilson, Präsident 224.
Witthoeft, Oblt. z. See 50, 73.

Zimmer, Korv. Kpt., Kommandant „Möwe" 122ff.
Zimmermann, Lt. z. See 74.
Zimmermann, Kapitän Dampfer „Stadt Schleswig" 254, 255.

Schiffsnamenverzeichnis.

A.

Aboukir, engl. Pzkrz. 49.
Adjutant, dtsch. Tender, später engl. Hilfskriegsschff. 161, 169 ff. S. M. S. Adjutant 187.
Aeolus, dtsch. Gasolin-Schoner 355.
Aghia Pareskevi, griech. Dpfr. 228.
Alabama, amerikan. Südstaaten-Krz. 101.
Albion, engl. Linschff. 299.
Alcantara, engl. Dpfr. 277.
Alert, amerikan. Kanbt. 357.
Alwina, holl. Dpfr. 229.
Amazon, engl. Dpfr. 277 ff.
Amiral Olry, frz. Dpfr. 46.
Amista, ital. Dpfr. 224.
Andes, engl. Dpfr. 276.
Annie Johnson, schwed. Dpfr. 296, 302.
Araguaya, engl. Dpfr. 277.
Arlanza, engl. Dpfr. 276, 282.
Arucas, dtsch. Dpfr. 228.
Asama, jap. Pzkrz. 356.
Ascaro, ital. Dpfr. 281, 299.
Asiatic, engl. Dpfr. 284.
Askold, russ. Kl. Krz. 35 ff.
Asuncion, dtsch. Dpfr. 264 ff.
Astraea, engl. Kl. Krz. 13, 123 ff.
Attair, dtsch. Dpfr. 13.
Atland, schwed. Dpfr. 296.
Australia, dtsch. Dpfr. 13.
Australia, austr. Schlkrz. 312.
Ayesha, Dreimastschoner, 108 ff., 116.

B.

Bangor, neutr. Dpfr. 224.
Barbarossa, dtsch. Dpfr. 224.
Bavaria, dtsch. Dpfr. 225 ff.
Benmohr, engl. Dpfr. 42 ff.
Bergenhus, norweg. Dpfr. 289.
Berlin, Hilfskrz. 236.
Berwick, engl. Pzkrz. 218 ff.
Berwind, amerikan. Dpfr. 223.
Bethania, dtsch. Dpfr. 227.
Black Prince, engl. Pzkrz. 13, 145.
Blücher, dtsch. Dpfr. 260, 276.
Bochum, dtsch. Dpfr. 7, 8, 336 ff.
Bowes Castle, engl. Dpfr. 257 ff.
Brandenburg, dtsch. Dpfr. 223.
Bremen, Kl. Krz. 263.
Breslau, Kl. Krz. 13.
Brilliant, amerikan. Öldpfr. 270 ff.
Bristol, engl. Kl. Krz. 218 ff.
Buresk, engl. Dpfr. 34 ff., 78.

C.

Cadiz, span. Postdpfr. 289.
Canopus, engl. Linschff. 276 ff.
Cap Ortegal, dtsch. Dpfr. 272.
Cap Trafalgar, Hilfskrz. 222, 233, 260 ff.
Cap Vilano, dtsch. Dpfr. 265.
Carmania, engl. Hilfskrz. 273.
Carnarvon, engl. Pzkrz. 274 ff.
Cervantes, engl. Dpfr. 288.
Chaco, argentin. Transporter 294.
Chatham, engl. Kl. Krz. 145 ff.
Chemab, engl. Dpfr. 269.
Chikuma, jap. Kl. Krz. 14 ff.
Childers, engl. Walfischfänger 192.
Chilkana, engl. Dpfr. 44.
Choising, dtsch. Dpfr. 9, 28, 112 ff.
Chupra, engl. Dpfr. 27.
City of Rangoon, engl. Dpfr. 21, 23.
City of Winchester, engl. Dpfr. 18, 141 ff.
Clan Grant, engl. Dpfr. 42 ff.
Clan Matheson, engl. Dpfr. 21, 24.
Colmar, dtsch. Dpfr. 228.
Condé, frz. Pzkrz. 218 ff.
Condor, engl. Dpfr. 290, 292.
Condor, Kanbt. 333.
Cormoran (Räsan), Hilfskrz. 5, 116.
Cormoran, Kanbt. 334, 340.
Cornish City, engl. Dpfr. 281.
Cornwall, engl. Pzkrz. 186, 219 ff.
Corrientes, dtsch. Dpfr. 260 ff.
Crefeld, dtsch. Dpfr. 47, 264 ff.
Cressy, engl. Pzkrz. 49.
Cumberland, engl. Pzkrz. 187.

D.

Dacia, dtsch. Dpfr. 234 ff.
Dandolo, ital. Dpfr. 20.
Dartmouth, engl. Kl. Krz. 3 ff., 123 ff., 311.
Defence, engl. Pzkrz. 300, 302.
Desaix, frz. Pzkrz. 117.
Descartes, frz. Gesch. Krz. 218 ff.
De Zeven Provincien, holl. Linschff. 38, 115, 336.
D'Iberville, frz. Kanbt. 13 ff.
Diplomat, engl. Dpfr. 18.
Djocja, holl. Dpfr. 34.
Doore, norweg. Dpfr. 23 ff.
Drake, engl. Pzkrz. 252.
Dresden, Kl. Krz. 48, 100, 225 ff.
Drumcliffe, engl. Dpfr. 262.
Duala, dtsch. Dpfr. 227.
Dufferin, engl. Hilfskriegsschff. 159.
Duke of Edinburgh, engl. Pzkrz. 13, 46, 144.
Dupleix, frz. Pzkrz. 23 ff.
Duplex, engl. Kabeldpfr. 169 ff.

E.

Eber, Kanbt. 226 ff.
Ebernburg, dtſch. Dpfr. 265 ff.
Echo, engl. Walfiſchfänger 192.
Edinburgh Caſtle, engl. Hilfskrz. 295 ff.
Elmshorn, dtſch. Dpfr. 336 ff.
Emden, Kl. Krz. 1 ff., 107 ff., 159 ff., 309 ff., 340 ff.
Empreß of Aſia, engl. Hilfskrz. 35 ff.
Empreß of Britain, engl. Hilfskrz. 300.
Empreß of Ruſſia, engl. Hilfskrz. 62 ff.
Eſpiègle, engl. Sloop 13.
Eſſex, engl. Pzkrz. 218 ff.
Europa, engl. Kl. Krz. 274.
Evelyn, amerikan. Dpfr. 224.
Exford, engl. Dpfr. 43 ff.

F.

Farn, engl. Dpfr., ſpäter dtſch. Hilfsſchff. 286 ff.
Feldmarſchall, dtſch. Dpfr. 126 ff.
Fernando Po, ſpan. Dpfr. 42.
Florida, engl. Dpfr. 295.
Fluida, amerikan. Dpfr. 359.
Fly, engl. Walfiſchfänger 192.
Fox, engl. Kl. Krz. 3, 13, 123 ff.
Foyle, engl. Dpfr. 34.
Fram, norweg. Dpfr. 224.
Freiberg, dtſch. Dpfr. 335.
Friedrich der Große, dtſch. Dpfr. 239.
Fronde, frz. Tpdbtszerſt. 55, 58.
Fürth, dtſch. Dpfr. 13.

G.

Garonne, frz. Öldpfr. 236.
Geier, Kl. Krz. 5 ff., 122, 333 ff.
General, dtſch. Dpfr. 124.
Germania, dtſch. Dpfr. 345.
Glanton, engl. Dpfr. 295.
Glasgow, engl. Kl. Krz. 218 ff.
Glenturret, engl. Dpfr. 54.
Glouceſter, engl. Kl. Krz. 62, 229, 312.
Gneiſenau, Pzkrz. 111, 263.
Goeben, Schlkrz. 13.
Goetzen, dtſch. Dpfr. 189.
Goldenfels, dtſch. Dpfr. 140 ff.
Goliath, engl. Linſchff. 160 ff.
Good Hope, engl. Pzkrz. 218 ff.
Gouverneur Jäſchke, dtſch. Dpfr. 352.
Graecia, dtſch. Dpfr. 223.
Gryfevale, engl. Dpfr. 33 ff.
Gudrun, dtſch. Dpfr. 276.

H.

Hampſhire, engl. Pzkrz. 10 ff.
Hardinge, engl. Hilfskriegsſchff. 160, 169.
Hedwig, Dampfleichter 151 ff.
Heimdal, norweg. Kanbt. 328.
Heina, norweg. Dpfr. 223.
Helmuth, dtſch. Tender 138 ff.
Hermes, dtſch. Schoner 355.
Hertog Hendrik, holl. Linſchff. 38.
Highland Corrie, engl. Dpfr. 273.
Highland Glen, engl. Dpfr. 294.
Highland Heather, engl. Dpfr. 311.
Highland Hope, engl. Dpfr. 275.
Highland Scot, engl. Dpfr. 295, 296.
Himalaya, engl. Hilfskrz. 64, 85.
Hizen (Retwiſan), jap. Linſchff. 353 ff.
Hoerde, dtſch. Dpfr. 38.
Hogue, engl. Pzkrz. 49.
Holger, dtſch. Dpfr. 276 ff.
Holmwood, engl. Dpfr. 263.
Holſatia, dtſch. Dpfr. 352.
Hoſtilius, brit. Dpfr. 262.
Houtman, holl. Poſtdpfr. 337, 342.
Hurſtdale, brit. Dpfr. 296 ff.
Hyacinth, engl. Kl. Krz. 13, 123 ff.
Hyades, brit. Dpfr. 263.

I.

Idzumo, jap. Pzkrz. 353.
Ibuki, jap. Schlkrz. 14 ff.
Indrani, engl. Kohlendpfr., ſpäter dtſch. Hilfsſchff. 227 ff.
Indus, engl. Dpfr. 17 ff.
Ingo, dtſch. Dpfr. 228.
Invincible, engl. Schlkzr. 318, 327.
Iſtria, dtſch. Dpfr. 13.

J.

Jacob van Heemskerck, holl. Pzſchff. 253.
Juliana, ital. Konſulatsyacht 117.

K.

Kabinga, engl. Dpfr. 17 ff.
Kaiſer Wilhelm II., Hilfskrz. 219.
Kaiſer Wilhelm der Große, Hilfskrz. 48, 219 ff.
Kamaſaka Maru, jap. Dpfr. 61.
Karlsruhe, Kl. Krz. 47 ff., 206, 219 ff.
Kent, engl. Pzkrz. 301.
Khalif, dtſch. Dpfr. 148.
Killin, engl. Dpfr. 18, 20.
Kinfauns Caſtle, engl. Hilfskrz. 169 ff.
King Lud, engl. Dpfr. 32.
Kleiſt, dtſch. Dpfr. 111 ff.
Kongo, jap. Pzkrz. 353.
König, dtſch. Dpfr. 126 ff.
Königin Emma, holl. Poſtdpfr. 33.
Königsberg, Kl. Krz. 3 ff., 122 ff., 333.
Korea, amerikan. Dpfr. 355.
Kortenaer, holl. Pzſchff. 253.
Kronprinz Wilhelm, Hilfskrz. 48, 130, 219 ff., 358.

L.

Lancaſter, engl. Pzkrz. 218 ff.
Leda, dtſch. Öltankdpfr. 253.
Leipzig, Kl. Krz. 48, 100, 232 ff.
Liverpool, engl. Kl. Krz. 312.
Lloyd, Reg. Dpfr. 342, 343.
Lockſun, dtſch. Dpfr. 8, 341 ff.
Longmoon, dtſch. Dpfr. 352.
Loredano, ital. Dpfr. 19 ff.
Lorenzo, amerikan. Dpfr. 223 ff.
Lovat, engl. Dpfr. 17.
Loweſtoft, engl. Kl. Krz. 242.
Luchs (Prinz Eitel Friedrich), Hilfskrz. 116.

Lynrowan, engl. Dpfr. 288.
Lynton Grange, engl. Dpfr. 262.
Lynx, holl. Zerst. 111, 112.

M.

Macedonia, dtsch. Dpfr. 223ff.
Macedonia, engl. Hilfskrz. 287ff.
Magdeburg, Kl. Krz. 186.
Magdeburg, dtsch. Dpfr. 228.
Magellan, frz. Dpfr. 46.
Maple Branch, engl. Dpfr. 268.
Maria, holl. Dpfr. 280.
Markgraf, dtsch. Dpfr. 129, 138.
Markomannia, dtsch. Dpfr. 4ff., 313, 340.
Marmora, engl. Hilfskrz. 299.
Maverick, amerikan. Dpfr. 86.
Melbourne, austr. Kl. Krz. 58, 69, 311.
Mersey, engl. Monitor 187ff.
Minnesotan, amerikan. Dpfr. 224.
Minotaur, engl. Pzkrz. 6ff., 107.
Moltkefels, dtsch. Dpfr. 13.
Mongibello, ital. Dpfr. 237.
Monmouth engl. Pzkrz. 219ff.
Montcalm, frz. Pzkrz. 23, 50, 353.
Mousquet, frz. Tpdbtszerst. 54ff.
Möwe, Vermessungsschff. 122ff.
Mowinkel, norweg. Dpfr. 223, 229.

N.

Navarra, dtsch. Dpfr. 224, 271.
Neckar, dtsch. Dpfr. 225ff.
Nepos, norweg. Dpfr. 223, 229.
Neumünster, dtsch. Dpfr. 14.
Newbridge, engl. Kohlendpfr. 169ff.
Newburn, engl. Dpfr. 57.
Newcastle, engl. Kl. Krz. 6, 65, 353.
Niceto de Larrinaga, engl. Dpfr. 286, 288.
Ninive, dtsch. Dpfr. 112.
Nishin, jap. Pzkrz. 14ff.
Nürnberg, Kl. Krz. 63, 96.

O.

Ocean, engl. Linschff. 160.
Oceanic, norw. Tankdpfr. 32.
Odenwald, dtsch. Dpfr. 249.
Offenbach, dtsch. Dpfr. 9, 10.
O. J. D. Ahlers, dtsch. Dpfr. 352.
Orama, engl. Hilfskrz. 287, 300.
Ostmark, dtsch. Dpfr. 142, 143.
Otranto, engl. Hilfskrz. 264, 269.

P.

Panther, Kanbt. 230.
Patagonia, dtsch. Dpfr. 235ff.
Pegasus, engl. Kl. Krz. 13, 25, 123ff.
Philadelphia, amer. Postdpfr. 254.
Philomel, neuseeländ. Kl. Krz. 81.
Pioneer, austr. Kl. Krz. 14, 180ff.
Pisa, dtsch. Dpfr. 224.
Pistolet, frz. Tpdbtszerst. 55, 58.
Planet, Vermessungsschff. 6, 139, 342, 361.
Polynésien, frz. Dpfr. 46.
Pommern, dtsch. Dpfr. 352.
Ponrabbel, engl. Bagger 42.
Pontoporos, griech. Dpfr. 16ff.
Präsident, dtsch. Dpfr. 130ff., 225, 235.
Princessan Ingeborg, schwed. Dpfr. 282.
Princeß Royal, engl. Schlkrz. 312.
Prinz Eitel Friedrich, Hilfskrz. 222, 358.
Prinzeß Alice, dtsch. Dpfr. 4ff., 360.
Prinz Waldemar, dtsch. Dpfr. 352.
Professor Woermann, dtsch. Dpfr. 227.
Prussia, dtsch. Dpfr. 270, 272.
Pruth, engl. Dpfr. 289.
Pyramus, neuseeländ. Kl. Krz. 81, 178ff.

R.

Rappenfels, dtsch. Dpfr. 13.
Regensburg, Kl. Krz. 332.
Reichenfels, dtsch. Dpfr. 139, 207.
Reina Victoria Elena, span. Postdpfr. 275.
Rheinland, dtsch. Dpfr. 112, 115.
Ribera, engl. Dpfr. 34.
Rio Grande, dtsch. Dpfr. 265, 299, 325.
Rio Iguassu, engl. Dpfr. 282.
Rio Negro, dtsch. Dpfr. 264ff., 325ff.
Rjäsan, russ. Dpfr. 83.
Rovuma, dtsch. Dpfr. 151ff.
Royal Sceptre, engl. Dpfr. 305.
Rubens (Sp. A.), dtsch. Hilfsschff. 182ff.

S.

S 124, Tpdbt. 331.
Santos, dtsch. Dpfr. 276.
Scharnhorst, Pzkrz. 1, 7, 334ff.
Schemischug, russ. Kl. Krz. 46, 52ff.
Setos, dtsch. Dpfr. 352.
Severn, engl. Monitor 187ff.
Shenir, engl., später ital. Dpfr. 117.
Sierra Nevada, dtsch. Dpfr. 276.
Slawentzitz, dtsch. Dpfr. 228.
Somali, dtsch. Dpfr. 126ff.
Somerstad, norweg. Dpfr. 224.
Sörfareren, norweg. Vollschff. 276.
Southport, brit. Dpfr. 345ff.
Sp. A. (Rubens), dtsch. Hilfsschff. 182.
Spreewald, dtsch. Dpfr. 225ff.
Staatssekretär Krätke, dtsch. Dpfr. 352.
Stadt Schleswig, dtsch. Dpfr. 254ff.
St. Egbert, engl. Dpfr. 43ff.
Steiermark, dtsch. Dpfr. 265.
Straßburg, Kl. Krz. 230, 260.
Strathroy, engl. Tramp, später dtsch. Hilfsschff. 265ff.

Südmark, dtsch. Dpfr. 13.
Suffolk, engl. Pzkrz. 187, 218ff.
Swiftsure, engl. Linschff. 3, 13, 144, 159.
Sydney, austr. Kl. Krz. 58ff., 311.

T.

Tabora, dtsch. Dpfr. 126ff.
Tambora, holl. Dpfr. 336.
Tannenfels, dtsch. Dpfr. 8, 9, 336, 341.
Telde, dtsch. Dpfr. 228.
Thetis, amerikan. Zollschff. 356.
Thor, norweg. Dpfr. 223, 225.
Thüringen, dtsch. Dpfr. 14.
Tokiwa, jap. Pzkrz. 62, 82.
Tomondo, Rufiji-Flußdpfr. 199.
Trabboch, engl. Dpfr. 20ff.
Troilus, engl. Dpfr. 42ff., 309.
Troll, norweg. Tpdbtszerst. 329.
Tromp, holl. Linschff. 9, 10.
Tsingtau, dtsch. Dpfr. 8, 341ff.
Tymeric, engl. Dpfr. 32ff., 309.

U.

U 9, 182.
U 17, 48.
Ulm, dtsch. Dpfr. 9ff.
Unita, neutr. Dpfr. 224.

V.

Van Dyck, engl. Passagierdpfr. 302ff.
Vaucluse, frz. Kanbt. 123, 126.
Victoria Luise, Hilfskrz. 236.
Victorian, engl. Hilfskrz. 290.

W.

Walhalla, dtsch. Dpfr. 227.
Wami, dtsch. Dpfr. 162ff.
Wasgenwald, dtsch. Dpfr. 257.
Weddigen (Marbroek), Schoner 120.
Westerdyk, holl. Dpfr. 224.
Weymouth, engl. Kl. Krz. 62, 160ff.

Y.

Yahagi, jap. Kl. Krz. 58ff.
Yakumo, jap. Pzkrz. 62, 81.
Yarmouth, engl. Kl. Krz. 24ff.
York, dtsch. Dpfr. 342.

Z.

Zaanland, holl. Dpfr. 296.
Zieten, dtsch. Reichspostdpfr. 139ff.

Sachverzeichnis.

A.

Aalesund 327 ff.
Abrolhos Rocks 264 ff.
Addu-Atoll 65.
Adelaide 67.
Aden 2, 15, 25, 35 ff., 116 ff., 162 ff.
—, Golf 18, 123 ff., 207 ff.
Admiralität, britische 13, 34, 36, 47 ff., 62, 132, 159, 161 ff., 181.
Admiralitätsinseln 344.
Admiralstab der Marine 181, 209, 335, 352, 358.
Agra 29.
Ägypten 15.
Akyab 25.
Aldabra 147 ff., 183.
Alexandrien 34.
Alleppi 41.
Amanus-Gebirge 121.
Amazonenstrom 262.
Amboina 64.
Andamanen 20, 25 ff., 46, 58.
Angaur (Funkenstation) 5 ff., 339 ff.
Angriffsobjekt 3.
Antillen 215 ff.
Apia 347.
Arabische Küste 116.
Arabisches Meer 29.
Argentinien, Handel, Schiffahrt, Wirtschaft, 216 ff., 261 ff.
Assir 119.
Atjeh-Hooft 35, 58, 62, 82.
Atlantischer Ozean 213 ff.
—, Handel, Handelsstraßen 213 ff.
Australien 1 ff., 28, 39 ff., 58, 66 ff., 96 ff., 116 ff., 208.
—, Geschwader 3.
—, Handel 2 ff.
Australische Station 333 ff.
Axel Johnson & Co., Stockholm 282.
Azoren 222 ff., 264 ff., 326.

B.

Bagamojo 122 ff., 152.
Bahama-J. 223 ff.
Bahia 216 ff., 270 ff.
Bahia Blanca 216 ff., 285.
Balasor-Reede 18, 19 ff.
Baltimore 214 ff.
Banda-See 4.
Bangkalang-Bucht 338.
Banka-Straße 334.
Bannware 19, 23, 34.
Barbados 215 ff., 285 ff.
Barcelona 289.
Barry Dock 281 ff.
Batavia 4 ff., 34, 64, 96, 110 ff., 333 ff.
Baumwollhandel, -waren 15 ff.
Bawi-J. 157
Beira 150, 164.
Belfast 280.
Belle Isle-Straße 214.
Belte 331.
Bender-Burum 140 ff.
Bengalen, Golf von 3 ff., 21 ff., 59, 82.
Bermuda-J. 214 ff., 270 ff.
Bidefort 281.
Black Pagoda 20.
Blanquilla-J. 255.
Blockade-Erklärung über Deutsch-Ostafrika-Küste 180.
Blue funnel Line 42.
Bolivia 217.
Bombay 15 ff., 132 ff., 162, 180.
Bordeaux 295.
Boston 214 ff.
Brasilien, Handel, Wirtschaft 217 ff., 261 ff.
British India Steam Navigation Co. 27, 44.
Buenos Aires 217 ff., 260 ff.
Burma 48, 49.
Burma Oil Company 26.
Buru-Straße 4.
Buschir 49.
Buton-Durchfahrt 338.

C.

Calcutta 16 ff., 141.
Callao 297.
Caraibische See 215 ff., 327.
Carolina 214.
Cat Island 239.
Cawnpore 29.
Cay Sal-Bank 232 ff.
Ceara 217.
Celebes 338.
Ceram 337.
Ceylon 1 ff., 25 ff., 36 ff.
Chagos-Archipel 38 ff., 117.
Chesapeake-Bucht 215.
Chile 217 ff., 284 ff.
China-Geschwader 3, 14.
Chittagong 23, 35.
Christiania 329.
Chumbe-J. 152 ff.
Churja Murja-J. 140 ff.
Cochin 45.
Cocos-J. 24, 37 ff., 62 ff., 109 ff.
Colnett-Straße 4.
Colombo 2, 16 ff., 139 ff., 162, 333 ff.
Commonwealth, austral. 36.
Comoren-J. 183.
Compañia Maritima (Barcelona) 275.
Coronel 62, 101, 169, 327.
Cuba 215 ff.
Cuddalore 28, 31.
Curaçao 248—ff.

D.

Dakar, Funkenstation 270.
Dampier-Straße 337 ff.
Dardanellen 181, 187.
Daressalam 122 ff., 333.
—, Funkenstation 124 ff., 131 ff.
De Bril-J. 336.
Delta (Rufiji), Abteilung „Delta" 162 ff.
Deutsch-Ostafrika 109, 116, 122 ff., 190 ff.
Deutsch-Südwestafrika 190.
Diamond Rock 22.

Diego Garcia 40, 62, 103.
Diego Suarez 132, 148.
Direction Island 63 ff., 107 ff.
Djarrit-J. 347.
Djidda 116 ff.
Doerian-Straße 334.
Dondra Head 25.
Drei-Insel-Hafen 344.
Dreiseemeilengrenze, -linie 38, 57.
Duala 226 ff., 297.
Dublin 280.
Dundee 48.
Durban 2.

E.

Eiffelturm, Funkengroßstation 226.
Ellerman and Bucknall Line 17 ff.
El Lid 119 ff.
El Ula 121.
El Weg 121.
Emlidsch Village 121.
Emmahaven 112 ff.
English Paß 157.
Etappe, atlantische 222 ff.
— Batavia 4 ff., 28, 341.
— Brasilien (Rio de Janeiro) 221 ff.
— La Plata (Buenos Aires) 221 ff.
— Manila 4 ff.
— Nordamerika (New York) 221 ff.
— Westafrika (Las Palmas) 221 ff.
— Westindien (Havana) 222 ff.
— -Nebenstellen 222 ff.
Europa-J. 183.

F.

Falkland-J. 96, 101, 218.
Falkland-Schlacht 312.
Falmouth 32, 327.
False Bay 25.
False Point 20, 25.
Fanning-J. 63, 96.
Färöer-J. 182, 183, 327.
Farsan-Bank 119.
Fastnet 214 ff.
Fayal 228 ff.
Felidu-Atoll 37, 46.
Ferdinanda (Florida) 290.
Fernando Noronha 229 ff., 268 ff.
Ferro-J. 227.
Flagge, weiße 79, 100, 101, 138, 155 ff., 173 ff., 178, 205.
Flores-See 9.
Florida-Straße 215 ff.
Fort de France 255.
Frederikshavn 329 ff.
Fremantle 14, 82, 96.
Funchal 225 ff.
Fungu Mapape 157.

G.

Galapagos-J. 274, 284.
Galveston 237.
Ganges-Mündungen, -Delta 18 ff, 47.
Gaspar-Straße 334 ff.
Geleitzugsystem 47 ff.
Gibraltar 326.
Gillolo-Passage 338.
Gothenburg 297.
Great Isaac Leuchtturm 239.
Grenada 255.
Greyhound-Straße 338.
Größter Kreis 214 ff.

H.

Haager Konferenz, II., Abkommen 113, 180, 291, 346.
Halifax 214 ff.
Hallanija 143 ff.
Hall Line 141.
Halmahera-J. 338.
Hamburg 182.
Handel, Handelsverkehr.
—, Australien 2.
—, Indien 1 ff.
— im Indischen Ozean 1 ff., 23 ff., 28 ff.
—, Kanada 213 ff.
—, Nordatlantik 213 ff.
—, Vereinigte Staaten v. Amerika 213 ff.
Handelskammer v. Bengalen 47.
Handelsstraßen, Caraibische 215 ff.
— im Indischen Ozean 1 ff.
— nach dem Osten 14.
—, Nordatlantik 213 ff.
—, Südatlantik 216 ff.
—, Südamerika 216 ff.
Handelsschutz 13.
Handelsschiffsoffiziere 7.
Havana 222 ff., 260 ff.
Hawaii 249 ff.
Hedjas 120, -Bahn 118.
Heizölergänzung 314 ff.
Helsingör 331.
Hilfskreuzer 6, 126 ff.
Hindu-Prozeß 87.
Hodeida 117 ff.
Hoheitsgebiet, -grenze 115, 136 ff., 161.
Holland Gulf Stoomvart Maatschappij 280.
Hongkong 43.
Honolulu 348 ff.
—, Funkenstation 353.
Horta (Azoren) 222 ff.
Hugli 18 ff.

I.

Indian Ocean Directory 110.
Indien 1 ff., 209.
—, Außenhandel 1 ff.
—, Bevölkerung, Stimmung 2 ff., 26 ff., 45 ff., 95.
—, Revolutionierung 86.
—, Wirtschaftsleben 48.
Indischer Ozean 1 ff.
—, Angriffsobjekte 3.
—, Ankerplätze 3.
—, britischer Handel 1 ff., 14 ff., 35, 122 ff., 160, 209.
—, feindl. Gegenwirkung 3.
—, Handelsstraßen 1 ff., 16 ff.
—, Kohlenversorgung 3 ff.
—, Kreuzerkrieg 1 ff., 13 ff., 130 ff., 312 ff.
—, strategische Verhältnisse 1 ff.
Inferno-Kriek 258.
Intelligence Officer 23.
Internationales Seerecht, Neuaufbau 17.
Isa-Bucht 119.
Island 182, 327.

J.

Jabana 119.
Jade 331.
Jaluit 348.
Jaluit-Gesellschaft 355.
Jamaica 239 ff.
Jampea 4 ff., 337 ff.
Japan 43.
—, Flotte, Geschwader 3, 14, 62.
—, Haltung 5, 340.
—, Ultimatum 6, 8, 340.

Java 10 ff., 29 ff., 333 ff.
Johnston-I. 348 ff.
Jomfruland 331.
Jute Fabrics Shippers Association 36.

K.

Kahuku-Funkenstation 350.
Kamina, Funkengroßstation 124, 226.
Kanarische I. 216 ff., 291 ff.
Kap-Comorin 35.
— Finisterre (Station) 219, 274 ff.
— Guardafui 117, 139, 145.
— der Guten Hoffnung 2, 16, 40, 63, 183, 207.
— Horn 216, 268, 285.
— Verde, -Inseln 183, 216 ff., -Station 219, 264 ff.
— Leeuwin 40.
— Lookout 359.
— Race 214 ff.
— San Roque 216 ff., 264 ff.
— São Thomé 302.
Kap-Geschwader 3, 13, 62, 65, 123 ff., 132 ff., 149, 169, 178 ff.
Kap-Kolonie 65, 181, 190.
Kapstadt 2, 126.
Karachi 15 ff., 35 ff., 142, 160.
Kardiva-Kanal 41.
Karolinen 4.
Kattegat 330.
Käwieng 344.
Keeling-I. 63 ff.
Key West, Funkenstation 231 ff.
Khorya Morya-I. 140.
Kiassi-Mündung 150 ff.
Kiel 329.
Kigoma 131, 151, 187, 206.
Kihita-Berg 193 ff.
Kikunja-Mündung 150 ff.
Kilwa 164, 177.
Kingston 239 ff.
Kiomboni-Mündung, -Halbinsel 150 ff.
Kissidju 151.
Kivu-See 131.
Kleinasien 118.
Kohlenversorgung 3 ff., 87 ff. 234 ff., 333 ff.
Koma-I. 164 ff., 194 ff.
Kongo-Akte 125, 137.
Kongo-Becken 137.
Konstantinopel 118, 121.
Kopenhagen 331.
Kordit 70.
Korror-Hafen 4, 337 ff.
Kusaie-I. 345.

L.

Lakediven 31, 41.
Lamport & Holt, Liverpool, 288, 302.
Langinni-Hafen 7 ff., 18.
La Plata 182, 214 ff., 260 ff.
Las Palmas 222 ff., 268 ff.
Lavandeira Riff 259 ff.
Law Courts (Madras) 27.
Lebensmittelversorgung 1 ff., 213 ff.
Limburg (Stadt und Provinz) 254.
Lindesnes 330.
Lindi 130 ff., 151, 161, 181.
Liverpool 268 ff.
Liver Shipping Co., Liverpool 288.
Liverpool and London War Risks Insurance Association 308.
Loheja 119.
Lolo-Hafen 345.
Lombok-Straße 10, 103.
Lome (Togo) 222.
London 42, 67, 295.
Londoner Erklärung über das Seekriegsrecht 18.
Lourenço Marques 115.
Lüderitz-Bucht 226.
Luzon 59.

M.

Macau 301 ff.
Madagaskar 132, 147 ff., 208 ff.
Madeira 216 ff., 286 ff.
Madras 20 ff., 25 ff., 159.
Madrid 226 ff.
Mafia-I. 150 ff., 190 ff.
— -Kanal 122, 152 ff.
Magellan-Straße 216.
Majunga 148 ff.
Majuro-I. 8, 341 ff.
Makassar 335 ff.
— -Straße 10, 336 ff.
Makatumbe-Leuchtturm 127.
Malabar-Küste 45.
Malaiischer Archipel 4 ff.
Malakal-Hafen 337 ff.
Malakka 1, 29.
Malakka-Straße 13, 23 ff., 36 ff.
Malaria 188.
Male 41.
Malediven 31, 34 ff., 62 ff., 116.
Manila 4 ff., 341 ff.
Mansa-Bucht 184 ff.
Manus-I. 344.
Maraca-I. 257 ff., 306.
Mariguana-I. 240.
Marinefeldlazarett 188, 199, 203.
Marka-I. 119.
Marshall-I. 8, 341.
Martaban, Golf 20 ff.
Martinique 255, 298.
Massaua 14, 118, 142.
Mauritius 2, 40, 63, 126 ff., 132, 148.
Mayaguez 250.
Medina 120.
Mekka 120.
Melpoint Feuer 267.
Menado 356.
Mercantile S. S. Co., London 289.
Mergui-Archipel 58.
Mesopotamien 120.
Messageries Maritimes 148.
Mexiko (Golf) 214 ff., 351.
Mikindani 186.
Minenkreuzer 130.
Minikoi 41 ff.
Mittelamerika, Handel, Handelsstraßen 215 ff.
Mittellandbahn 131.
Mittelmeer 3.
—, britische Seestreitkräfte 3, 13, 123 ff., 144, 160.
Mobilmachungsbestimmungen, -vorarbeiten 123, 208, 220, 230.
Moçambique 142 ff., 150, 161, 188.
Molukken-Straße 4, 7, 338.
Mombasa 25, 152, 157 ff., 169 ff., 183.
Monrovia 226.
Monsun 16, 41, 109 ff., 142 ff., 177, 208.
Montevideo 222, 257 ff., 285 ff.
Morogoro 131, 163.
Missala-Mündung 150 ff.
Msungu 171.
Mtwana-Sandbank 157.
Muansa (Funkenstation) 124, 206.
Murogo-Riff 157.

N.

Nagasaki 342.
Nankauri-Hafen 50.
Nassau-J. (Funkenstation) 57, 236 ff.
Nauen, Funkengroßstation 327.
Nauru (Funkenstation) 345 ff.
Naval Intelligence Officer 43.
Negapatam 16, 20.
Nelson Line 275 ff.
Neu-Braunschweig 214.
Neu-Fundland 215 ff., 327.
Neu-Hannover 343 ff.
Neu-Kaledonien 276.
Neu-Mecklenburg 344.
Neu-Schottland 214 ff.
Neu-Seeland 28, 39, 216 ff., 260 ff.
Neustieten 188, 199, 203.
Neutralitätsbestimmungen, holländische 10 ff., 33, 64.
Neutralitätsgrenze 38 ff.
Neutralitätsoffizier, holländischer 114.
Neutralitätsproklamation, holländische 113 ff.
Neutralitätswidrigkeiten, britische 87, japanische 354.
New lighthouse battery (Madras) 27.
New Orleans 231.
Newport News 214 ff.
New York 214 ff., 326 ff.
New York and Pacific S. S. Co. 290.
Nicobaren 25 ff., 46, 50 ff.
Niederländisch-Indien 10 ff., 63, 66, 313, 337.
Nippon Yusen Kaisha 141.
Nissel-Einfahrt 344.
Nordatlantik 213 ff.
—, Seewege 213 ff.
Nord Keeling 50, 64 ff.
Nord Pageh 57.
Nordwest-Providence-Straße 239.
Norfolk 277 ff., 327.
North Carolina 359.
Nusa Bessi-Straße 7 ff., 50, 64, 341.
N. W.-Cape (Australien) 96.
Nyange-Riff 152 ff.

O.

Offak-Hafen 5, 7, 340.
Olinda, Funkenstation 271.
Öltanks 26 ff.
orders in council 1914/16, 18.
Operationsbefehl des Kaisers an die Auslandsschiffe 122, 220.
Ostafrikanische Station 123 ff., 158, 208, 333.
Ostamerikanische Station 229 ff.
Ostasien 1 ff., 208.
Ostindische Station 3 ff., 13 ff., 132 ff.
—, Geschwader, Seestreitkräfte 3, 25, 29, 123 ff.
Ostinseln 344.

P.

Padang 37, 64, 96, 111 ff.
Pagan 1, 4.
Pageh-J. 63.
Papeete 35.
Palästina 118.
Palau-J. 4 ff., 337 ff.
Panama-Kanal 312, 359.
Panik in Indien 13, 27, 29.
Para 217 ff., 299, 325 ff.
Parlamentärflagge 80.
Pearl Harbour 352 ff.
Pedra Branca 334.
Peleng-J. 338.
Pemba 184.
Pemba-Berg 192 ff.
Penang 23 ff., 50 ff., 103.
Penfold Rock 157.
Pensacola 271.
Perim, -Straße 116, 141 ff.
Pernambuco 216 ff., 261 ff., 327.
Persischer Golf 49.
Perth 63, 67, 107.
Peru 217 ff.
Philadelphia 214 ff., 290 ff.
Philippinen 4, 59.
Plana Cays 223.
Point de Galle 19, 27 ff., 45.
Poldhu, Funkengroßstation 226 ff.
Ponape 335.
Pondicherry 26 ff.
Port Arthur 60.
Port Arthur (Texas) 234.
Port au Prince 230.
Port Blair 25, 59.
Port Camamu 267 ff.
Port Cornwallis 59.
Portland 280.
Port Mahé 333.
Port Refuge 66 ff., 107.
Port Said 14.
Port Stanley 96.
Portugiesisch-Ostafrika 126 ff., 160, 187, 190, 198, 207.
Preparis-Südkanal 26.
Providence-Straße 237 ff.
Puerto Mexiko 231 ff.
Puertorico 250 ff.
Pugu 131.
Pulo Laut 357 ff.
Punta Arenas 222 ff., 271 ff.
Punta Delgada 257.

R.

Rabaul 344.
Rabugh 120.
Rangoon 16, 34 ff., 56.
— -Mündung 22 ff.
Ras Hafun-Nordhafen 145 ff., 207.
Ras Kanfi 152.
Ras Mbweni 156.
Ras Shangani 154.
Ras Upanga 206.
Reichsdienstflagge 128.
Reichs-Kolonial-Amt 125.
Reichs-Marine-Amt 104.
Revolutionäre, indische 30.
Rio de Janeiro 216 ff., 261 ff.
Rio de Oro 228.
Rio Grande 263.
Rioum-Straße 334.
Rocas-Riff 256 ff., 264 ff.
Rohstoffversorgung 1 ff., 213 ff.
Romanzoff-J. 348.
Roneron-J. 347.
Rosario 281 ff.
Rotes Meer 14, 116 ff., 122 ff.
Rotterdam 43.
Royal Mail Steam Packet Co. 276 ff.
Rufiji-Fluß, -Mündung, -Delta 149 ff.
Rufisque, Funkenstation 274.
Rundö-Leuchtfeuer 328.

S.

Sabang 16, 50 ff., 143, 333.
Sable Isl. 270.
Samarang 32.
Sanaa 119.

San Domingo 215.
Sandwich-Inseln 348.
San Francisco 348 ff.
San Juan de Puertorico 235 ff.
San Luiz de Maranhão 259 ff.
Sansibar 2, 25, 124 ff., 151 ff.
Santa Cruz de La Palma 228.
Santa Lucia 246 ff., 263 ff.
Santos 216 ff., 265 ff.
São João-J. 254 ff., 263 ff., 325.
São Thomé, Funkenstation 259.
Sawai-Hafen 337.
Sayville, Funkengroßstation 224 ff., 327.
Scherm Munnaiburra 121.
Scherm Rabugh 121.
Schottegat 253.
Scilly-J. 216.
Seaflower Channel 111, 115.
Seeadler-Hafen 344.
Seekriegsrecht 18.
Seerechtsdeklaration, Pariser 18.
Seeterritorium, norwegisches 330.
Shetland-J. 183.
Siberoet 111.
Simaloer 7 ff., 26 ff., 37 ff.
Singapore 4, 22 ff., 67 ff., 333 ff.
Siomad 38.
Sipora 111.
Sitoebondo, Funkenstation 336 ff.
Skagen 330.
Skudesnes 330.
Soda-J. 143, 147.
Soerabaya 7, 10, 336 ff.
Sogne Fjord 182.
Sokotra 64, 65, 139, 146.
Sombrero 326 ff.
Sfalale 150 ff.
Sfuninga-J. 170, 181.
St. Anna-Bai 253.
St. Christopher 326.
St. George-Kanal 56, 270.
St. John 214 ff.
St. Lorenzstrom 214 ff.
St. Miguel 227.
St. Paul Rocks 263 ff.
St. Thomas 215 ff., 260 ff., 324.
St. Vincent 268, 281 ff.
Südafrika 66, 126, 147, 156, 187, 190.
Süd-Andaman 25.
Süd-Keeling-J. 66 ff.
Süd-Pageh 116.
Südsee-J., deutsche 342.
Südsee-Phosphatgesellschaft 4 ff., 341.
Suez-Kanal 1 ff., 39 ff.
Sumatra 7 ff., 24, 36, 143.
Sund 331.
Sunda-Straße 11, 63, 65, 81.
Swakopmund 232.

T.

Table Island 22.
Tabora, Funkenstation 124, 206.
Tampico 231 ff.
Tanga 129 ff., 169 ff., 206.
Tanganjika-See 131, 163, 206.
Tasmania 42.
Taurus-Gebirge 121.
Tee-Ernte 18.
Telok Dalam-Bucht 38.
Tenasserim-Küste 20.
Teneriffa 47, 222 ff., 268 ff.
Testigos-J. 250 ff., 325.
Tiladum-Mati-Atoll 41.
Timor 4 ff., 64, 341.
Tirene-Bucht 178 ff.
Tobago 255, 325.
Tomba-J. 9.
Toronto 305.
Triest 19.
Trinidad 225 ff., 250 ff., 302, 325.
Trinidada 223 ff., 264 ff.
Truppentransporte 15, 17, 24, 25, 28, 29, 35, 69, 97, 159, 209.
Tsingtau 4 ff., 83.
—, Funkenstation 6, 340.
—, Gouverneur 7.
Tuckerton, Funkengroßstation 224 ff.

U.

Ultimatum, japanisches 6, 8.
Uluthi-J. 4.
Umba-Fluß 178.
United Fruit Co. 239.
Uruguay 216 ff., 292 ff.
Utete 151.

V.

Valparaiso 268 ff.
Venedig 34.
Venezuela 223.
Vera Cruz 230 ff.
Vereinigte Staaten v. Amerika 2, 86, 203 ff.
Versicherungsraten, -prämien 47 ff., 310 ff.
Vieques 252.
Viktoria-Nyansa-See 206.

W.

Waigeu-J. 5, 340.
Walfischfänger 180 ff.
Warning Telegram 136.
Washington (Botschaft, Marineattaché) 231 ff.
Wellington (Neu-Seeland) 159.
Westafrikanische Station 230 ff.
Westatlantik 218 ff.
Westindien 215 ff., 298 ff.
Westindische Station 230 ff.
Westpazifischer Ozean 159.
Wilhelmshaven 182, 230, 330.
Willemstad 253 ff.
Windhuk, Funkenstation 124, 181.
Windward Passage 215, 246.
Wladiwostok 58.
Wotje-J. 348.

X.

Yap 4 ff., 333 ff.
—, Beschießung 6, 339.
—, Funkenstation 6 ff., 339.
Yokohama 42.

Z.

Zamboanga 4.
Zeabloem-Straße 111, 115.
Zebu 7.
Zentral-Afrika 137.

Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Buchdruckerei G. m. b. H., Berlin SW 68, Kochstr. 68—71.

Marsch des „Emden"-Landungszuges von Hodeida bis El-Ula.

(9. Januar bis 6. Mai 1915.)

Zu: Der Kreuzerkrieg in den ausländischen Gewässern, Band 2.

Anlage 2.

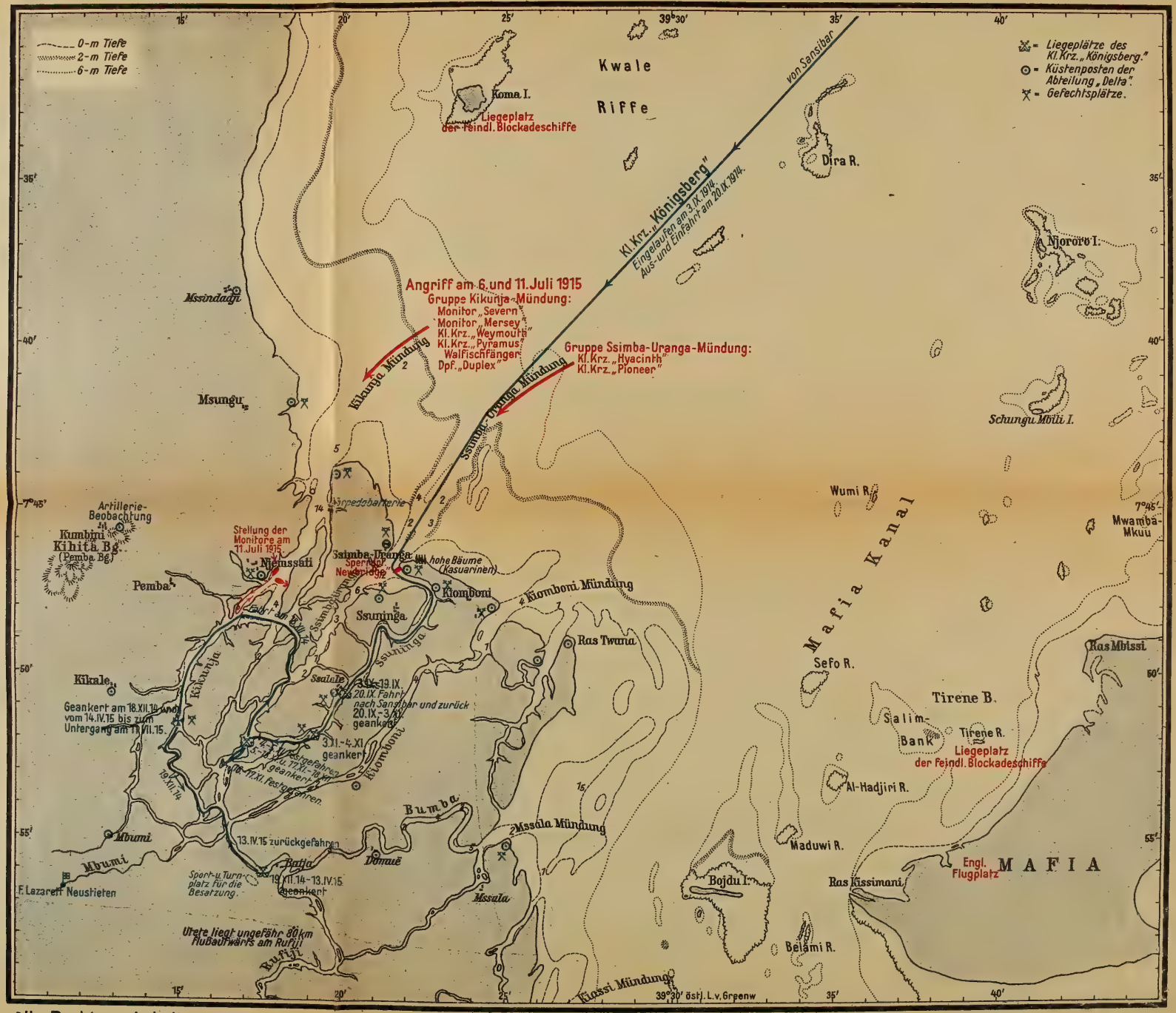
Alle Rechte vorbehalten.

Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Berlin.

Die Blockierung des Kleinen Kreuzers „Königsberg“ im Rufiji-Fluß.

Zu: Der Kreuzerkrieg in den ausländischen Gewässern, Band 2.

Anlage 3.



Alle Rechte vorbehalten.

Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Berlin.

Die Operationen des Kleinen Kreuzers „Karlsruhe“

(einschließlich Rückfahrt der Besatzung auf Dampfer „Rio Negro“).

Zu: Der Kreuzerkrieg in den ausländischen Gewässern, Band 2.

Anlage 4.

Alle Rechte vorbehalten.

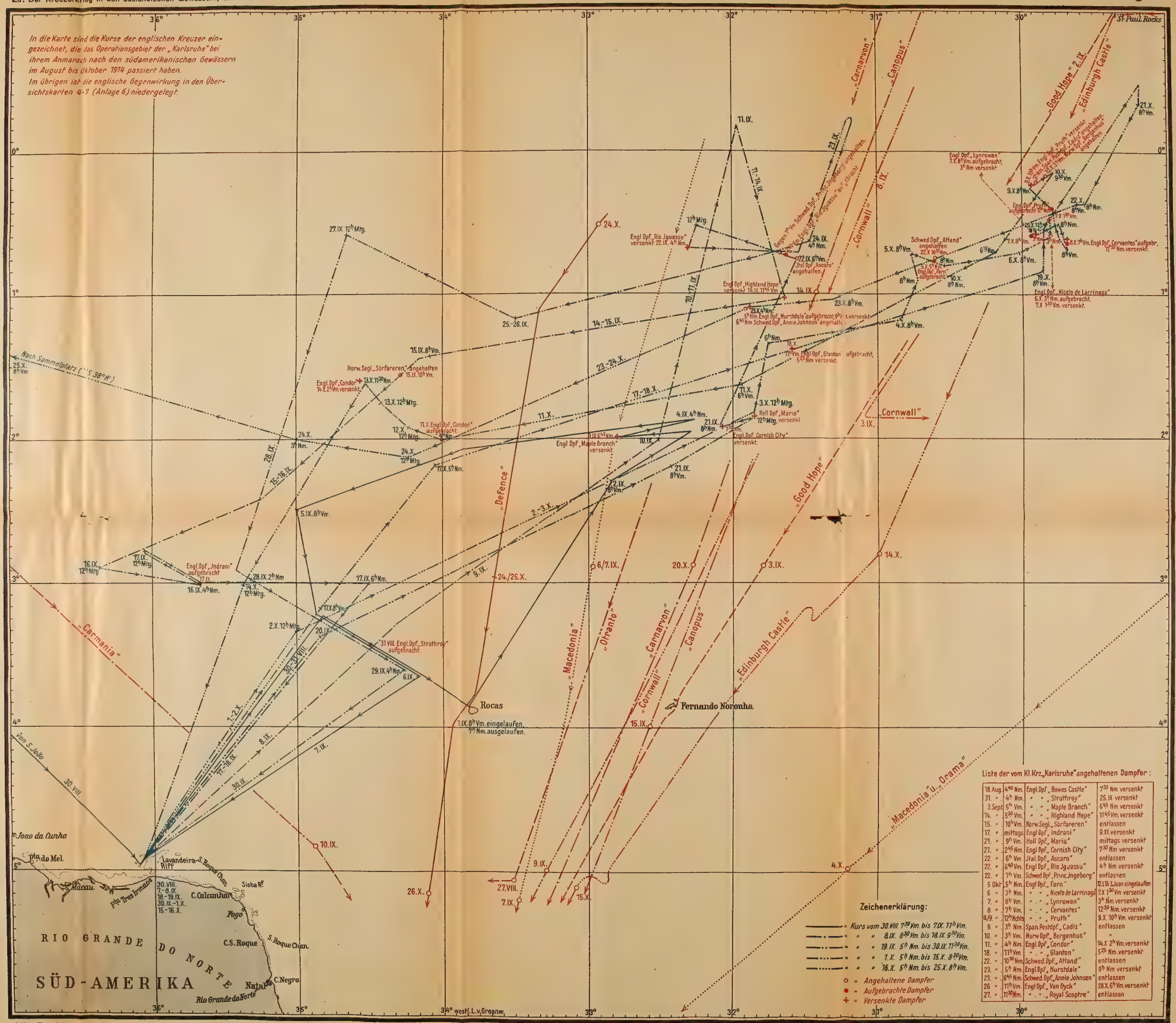
Geogr. lith. Anst. u. Steindr. v. C. L. Keller, Berlin S.

Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Berlin.

Sonderkarte: Die Operationen des Kleinen Kreuzers „Karlsruhe“ vom 30. August bis 25. Oktober 1914.

Zu: Der Kreuzerkrieg in den ausländischen Gewässern, Band 2.

Anlage 5.

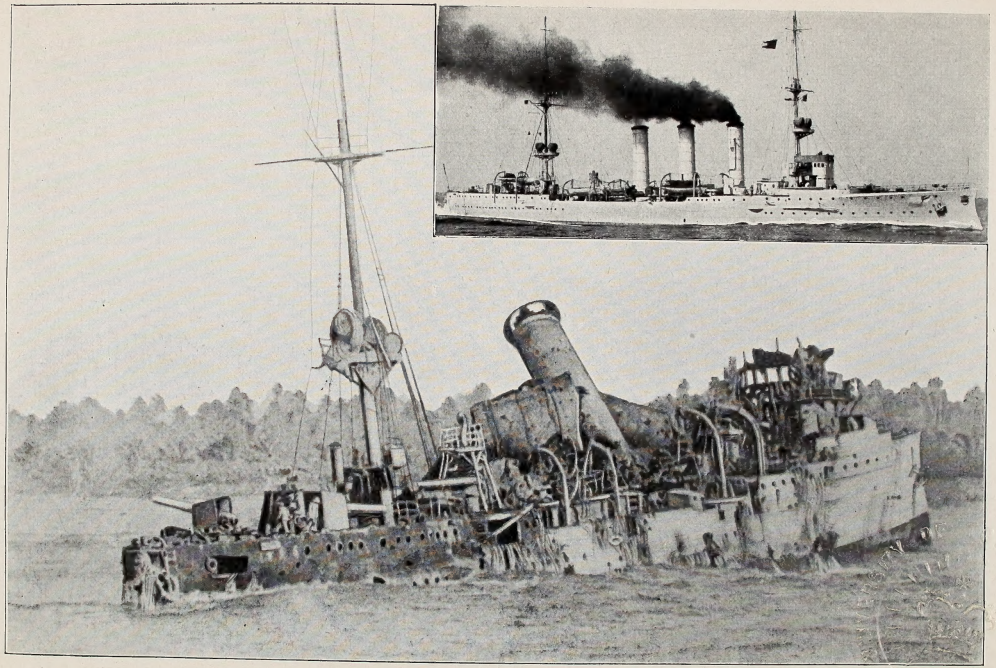


Liste der vom Kl. Krz. „Karlsruhe“ angehaltenen Dampfer:

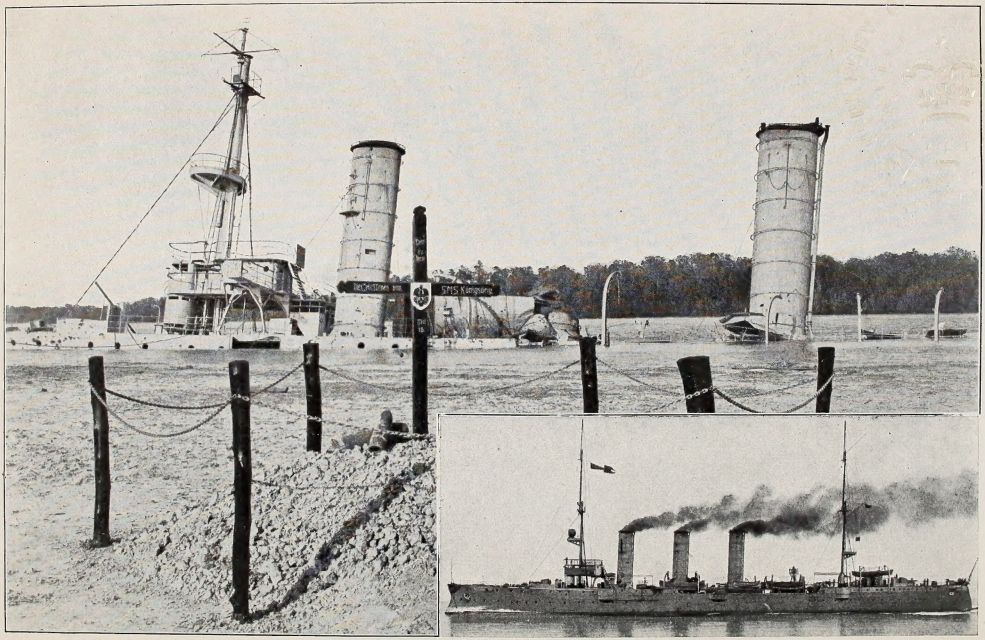
18. Aug.	4h 40 Nm.	Engl. Dpf. „Bowes Castle“	7h 35 Nm versenkt
31. „	4h Nm.	„ „ „ Strathroy“	25. IX versenkt
3. Sept.	5h Vm.	„ „ „ Maple Branch“	6h 45 Nm versenkt
14. „	5h 30 Vm.	„ „ „ Highland Hope“	11h 45 Vm. versenkt
15. „	10h Vm.	Norw. Segl. „Sörfareren“	entlassen
17. „	mittags	Engl. Dpf. „Indrani“	9. XI. versenkt
21. „	9h Vm.	Holl. Dpf. „Maria“	mittags versenkt
21. „	2h 45 Nm.	Engl. Dpf. „Cornish City“	7h 30 Nm versenkt
22. „	6h Vm	Ital. Dpf. „Ascaro“	entlassen
22. „	6h 40 Vm.	Engl. Dpf. „Rio Jguassu“	4h Nm versenkt
22. „	7h Vm.	Schwed. Dpf. „Princ. Ingeborg“	entlassen
5 Okt	5h Nm.	Engl. Dpf. „ Farn “	12.1.15 S. Juan eingelaufen
6 „	3h Nm.	„ „ „ Nicoto de Larrinaga“	7.X 1h 30 Vm versenkt
7. „	8h Vm.	„ „ „ Lynrowan“	3h Nm. versenkt
8 „	7h Vm.	„ „ „ Cervantes“	12h 30 Nm. versenkt
8/9 „	12h Nchts	„ „ „ Pruth“	9.X. 10h Vm. versenkt
9. „	3h Nm.	Span. Postdpf. „ Cadiz “	entlassen
10. „	3h Vm.	Norw. Dpf. „ Bergenhus “	„
11. „	4h Nm.	Engl. Dpf. „ Condor “	14.X 2h Vm. versenkt
18. „	11h Vm	„ „ „ Stanton “	5h 45 Nm. versenkt
22. „	10h 30 Nm.	Schwed. Dpf. „ AHand “	entlassen
23. „	5h Nm.	Engl. Dpf. „ Hurstdale “	9h Nm versenkt
23. „	6h 45 Nm.	Schwed. Dpf. „ Annie Johnson “	entlassen
26. „	11h Vm.	Engl. Dpf. „ Van Dyck “	28.X. 6h Vm. versenkt
27. „	11h 30 Nm.	„ „ „ Royal Sceptre “	entlassen

Alle Rechte vorbehalten.

Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Berlin.



Kleiner Kreuzer „Emden“ nach dem Gefecht am 9. November 1914.



Kleiner Kreuzer „Königsberg“ nach dem Gefecht am 11. Juli 1915.

Wegekarte des Kleinen Kreuzers „Geier“ vom 29. Juli bis 15. Oktober 1914.

Zu: Der Kreuzerkrieg in den ausländischen Gewässern, Band 2.

Anlage 10.

Alle Rechte vorbehalten.

Geogr. lith. Anst. u. Steindr. v. C. L. Keller, Berlin S.

Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Berlin.

D 581 Raeder, E
R34 Der Kreuzerkrieg in den ausländischen Gewässern.

UTL AT DOWNSVIEW
D RANGE BAY SHLF POS ITEM C
39 14 16 25 01 017 5